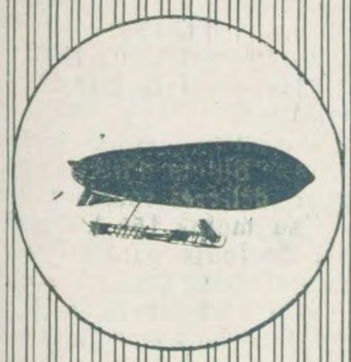
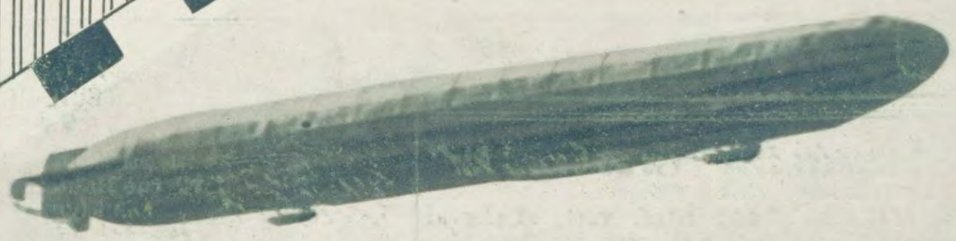
Le Numéro : 50 Centimes
EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70
Tous les Samedis

23 Novembre 1912

VIE AU GRAND AIR





LE DIRIGEABLE ALLEMAND *HANSA*

Le fameux dirigeable allemand, le *Hansa*, va atterrir près de Leipzig, et passe au-dessus du monument de la Bataille des Peuples.

PIERRE LAFITTE & Cie.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

PARFUM ULTRA PERSISTANT **CAMPÉADOR** ED. PINAUD

ST MORITZ

NGADINE

ltitude : 1856 m.

STATION

ÉLÈBRE POUR

URE D'AIR

IVERNALE

SUISSE

Centre le plus réputé des

SPORTS D'HIVER

EN EUROPE

Prospectus par le Kurverein

Chemin de fer d'Orléans. — L'hiver aux plages nantaises. — Les plages nantaises, si fréquentées l'été, sont aussi de délicieux séjours d'hiver par la douceur de leur climat.

En vue de faciliter l'hivernage dans ces stations, la Compagnie d'Orléans délivrera à titre d'essai, du 1er novembre 1912 jusqu'au mercredi précédant la fête des Rameaux 1913. aux familles d'au moins 3 personnes, des billets d'aller et retour collectifs à prix réduits dits « Billets d'hivernage ».

Ces billets sont délivrés sous condition d'un parcours d'au moins 150 kilomètres (aller et retour) de toute gare du réseau d'Orléans pour les stations comprises entre Pornichet (inclus) et le Croisic (inclus).

Leur validité est de deux mois, non compris le jour du départ, avec faculté de prolongation d'un mois moyennant un supplément de 10 0/0 du prix primitif.

Envoi Franco du Catalogue

PORTOIR ARTICULÉ et FAUTEUIL-ROULANT

DUPONT

Fabricant, breveté s. g. d. g.

10, rue Hautefeuille

PARIS (VIe)

Téléphone 818-67

Succursale à Berck-Plage

Les Américains gens pratiques

remplacent leur montre par un

CHRONOGRAPHE JUST

qui rend cent fois plus de services

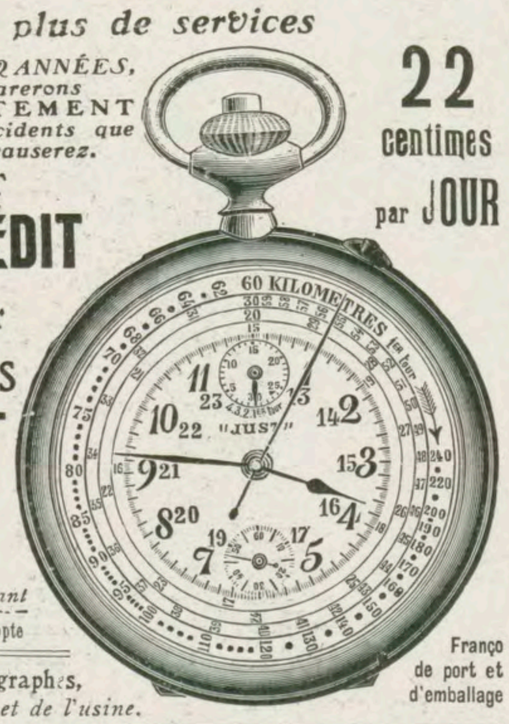
Garantie 10 Ans *pendant CINQ ANNÉES, nous réparerons GRATUITEMENT tous les accidents que vous lui causerez.*

22 centimes par JOUR

A TOUS ET PARTOUT

12 à 15 MOIS de CRÉDIT

par paiements de **6 fr. 70** par MOIS



8 JOURS A L'ESSAI

FOURNITURE IMMÉDIATE

Pas plus cher qu'une montre !!!

Prix	Acier oxydé	Argent fin	Or	*Au comptant*
	80 fr.	95 fr.	345 fr.	10 0/0 d'escompte

Franco de port et d'emballage

Savants, Médecins, Ingénieurs, Mécaniciens, Photographes, *c'est le plus précieux auxiliaire du laboratoire et de l'usine.*

DESCRIPTION TECHNIQUE. — Mouvement à échappement à ancre ligne droite, balancier compensé, métal Invar, spiral Bréguet, 15 rubis fins, antimagnétique. Réglé aux positions et aux températures. Calibrage et interchangeabilité absolus. Fonctions de chronométrage indéréglables et instantanées.

Recopier le bulletin ci-contre et l'envoyer sous enveloppe à l'adresse de

J. AURICOSTE, I ✆. O ✠

Horloger de la Marine de l'Etat et de l'Observatoire du Bureau des Longitudes

10, Rue La Boëtie, Paris

Envoi gratuit sur demande de la brochure illustrée, amusante et instructive

BULLETIN DE SOUSCRIPTION

Je soussigné déclare acheter à M. **J. Auricoste**, un chronographe " JUST ", tel qu'il est décrit dans l'annonce ci-dessus, au prix de :

80 fr., en acier oxydé, payable en	12	mois par versements de	6 fr. 70
95 fr., en argent fin.	»	12	»	»	7 fr. 90
345 fr., en or,	»	15	»	»	23 fr.

Fait à ..... *le* *191*

Nom et Prénoms ..... Signature

Profession ou Qualité .....

Demeurant à ..... rue .....

Département ..... depuis le .....

LE PLUS HAUT PROGRÈS DE LA CHRONOMETRIE MODERNE

Petites Annonces de la "Vie au Grand Air"

BEAU 3/4 caoutchouc neuf, vert, et cheval carrossier très sage, âgé. S'adresser Descroix, 18, rue de Normandie, Asnières.

La PHOTOGRAPHIE des COULEURS AVEC LES PLAQUES

AUTOCHROMES LUMIÈRE

est plus simple et plus facile que la Photographie en noir.

Reproduction exacte de toutes les Couleurs de la nature.

LE BOUFFON.

« Il faust aussy que je vous mande, m'amie, que vendredy, Jacques le fol ne fist aulcun meschief ains vola au roy sa bouteille de « Françoise (1)» et que cestuy jour le mauvais garson ne dict rien de drôle, voire rien du tout ayant le bec trop bien occupé pour parler. Et nonobstant que le maudict beuveur se tut, il paroissait aussy heureulx de joye et transporté de liesse que s'il disoit du mal de tout le monde! »

(Correspondance d'Eléonor de Lizeuil)

(1). « La Françoise », grande liqueur de cognac, créée à la Cour de François Ier

LE PNEU **DUNLOP** Le Premier

La Vie au Grand Air

N° 740 — 23 Novembre 1912

ABONNEMENTS :
France.. .. .. 24 francs.
Étranger. .. .. 28 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois.

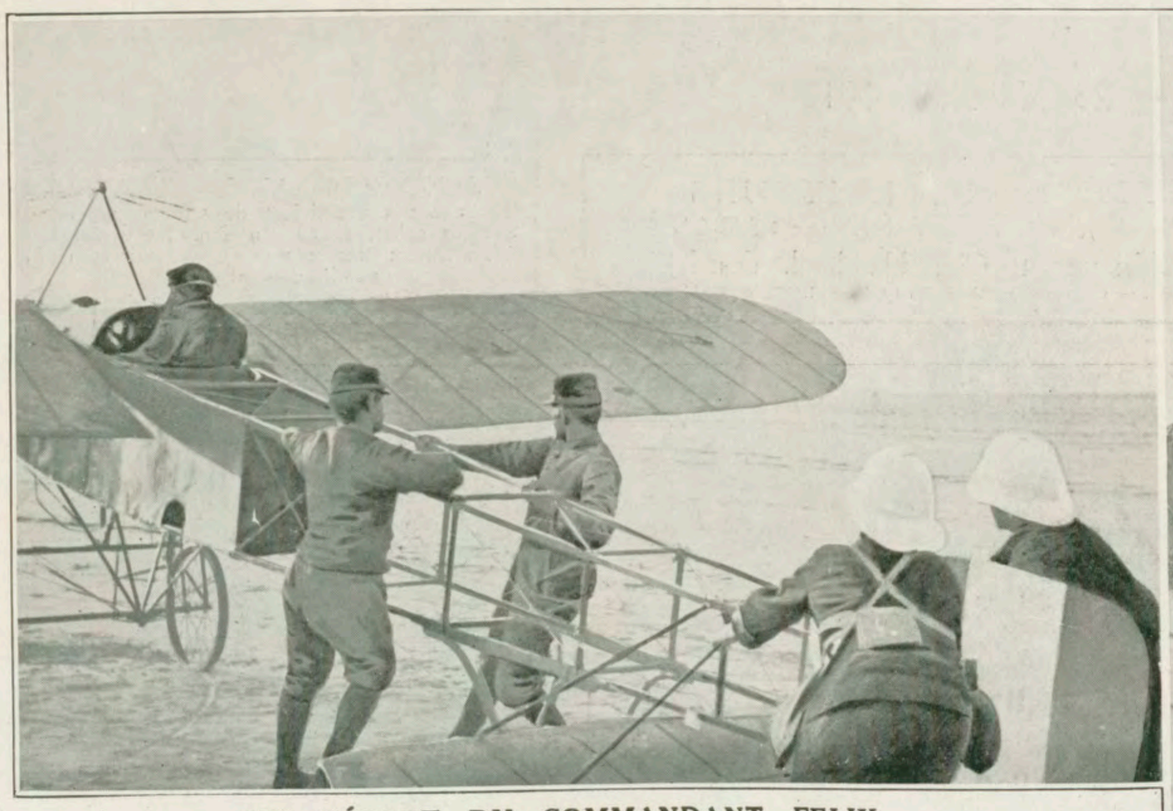
PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro. Ils reçoivent gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes.
Liste des primes envoyée franco sur demande.

UN RAPPORT D'AVIATEUR, A LA GUERRE BALKANIQUE

Les aéroplanes ont rendu de très grands services à la guerre des Balkans et pourtant, outre que leur nombre était vraiment réduit, leurs pilotes n'étaient pas très aguerris. Malgré ces deux considérations, ils firent merveille en bien des occasions et les chefs constatèrent de près les services qu'ils pouvaient rendre. L'aviation militaire bulgare était certainement la mieux organisée ; elle ne comptait cependant que dix-neuf appareils. Les autres nations avaient fait appel à des pilotes étrangers peu remarquables qui ne furent pas très utiles. Notre cliché représente le général Jankof, recevant le rapport d'un aviateur bulgare.

L'AVIATION AU MAROC



UN DÉPART DU COMMANDANT FELIX

Le commandant Félix, chef de l'aviation militaire au Maroc, part pour Fez remettre une communication au commandant de la colonne opérant contre les Zaers. (Monoplan Blériot, hélice Chauvière.)

LES PIECES DE RECHANGE

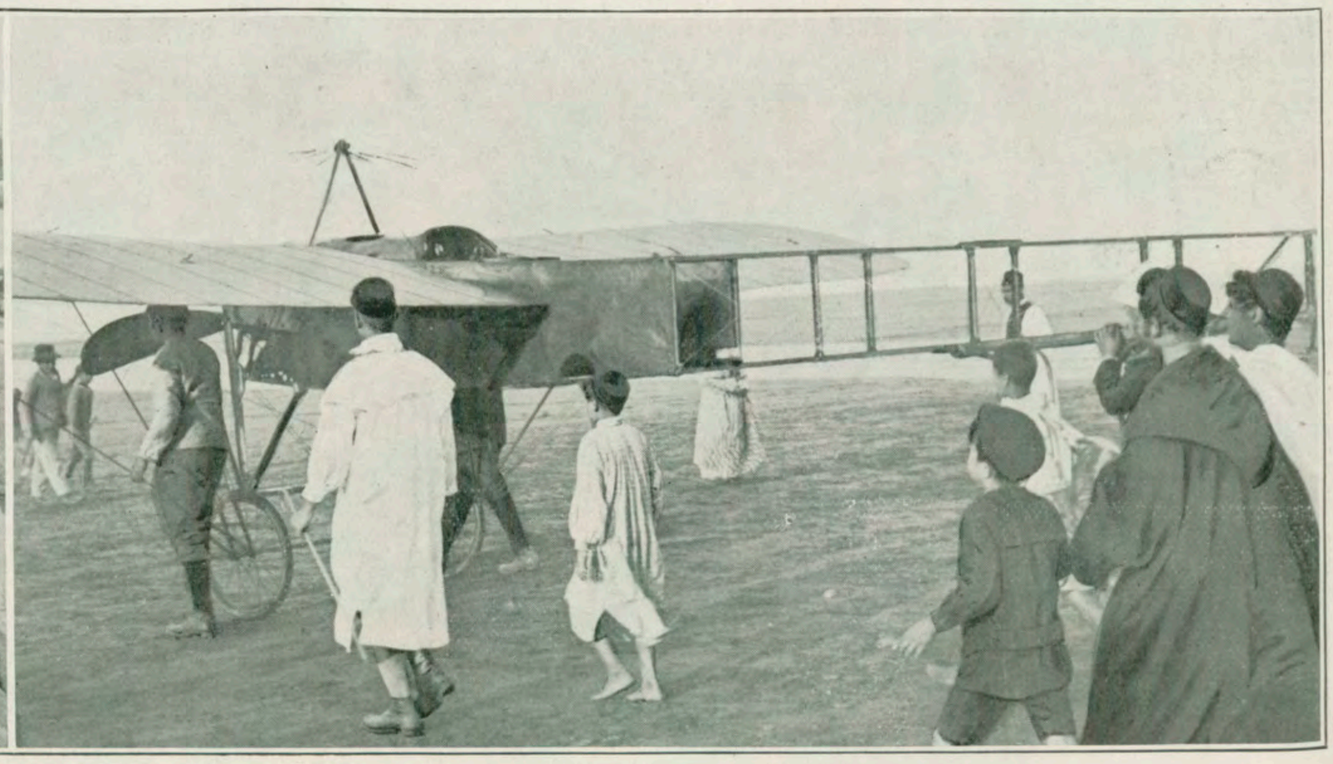
Les sapeurs chargent sur un camion automobile, à Casablanca, des pièces de rechange qu'ils vont transporter à Rabat pour le centre militaire qui est fort bien organisé.

LES PILOTES MILITAIRES DU MAROC

En haut, le commandant Félix. En bas, le lieutenant Do-Hu qui vient d'aller de Casablanca à Rabat et retour, et de Casablanca à Marrakesch.

LA RENTRÉE AU HANGAR

Les soldats de l'infanterie coloniale rentrent au hangar le Blériot du commandant Félix, après une belle randonnée de ce brillant pilote.



L'APPAREIL DU LIEUTENANT DO-HU

Le lieutenant aviateur Do-Hu, complètement remis de la morsure que lui avait fait subir un chien enragé, vient d'accomplir un merveilleux voyage, se rendant pour la première fois de Casablanca à Marrakesch et retour. (Monoplan Blériot, hélice Chauvière.)

NOTRE NUMÉRO DE NOËL

Le 7 décembre prochain paraîtra le *numéro de Noël* de la *Vie au Grand Air*. Nous croyons que jamais pareil fascicule n'a été offert au public sportif. L'énumération des diverses parties de ce numéro sensationnel montrera à nos lecteurs l'effort considérable que nous n'avons pas hésité à fournir pour leur être agréables.

LES ILLUSTRATIONS

La couverture, en trois couleurs, est due au maître Orazi. Deux doubles pages en couleurs du peintre Jean Lefort rappellent, l'une, la lutte fantastique de Garros contre les éléments au Circuit d'Anjou, l'autre le duel mémorable de Boillot et Bruce Brown au Circuit de Dieppe.

Onze magnifiques portraits des champions qui se sont particulièrement signalés cette année constituent une véritable galerie des sports, ce sont ceux de :

MM.

MAURICE BIENAIMÉ (Aéronautique).	PAUL COLAS (Tir).
MOUNIC (Football).	GASSIAT (Golf).
LUCIEN GAUDIN (Escrime).	VAN LANGHENDONCK (Tir aux Pigeons).
MARQUIS DE L'AIGLE (Chasse à courre).	THUBÉ (Yachting).
JUGE-MONTESPIEU et RENÉ RICARD (Concours Hippique).	CAPITAINE CARIOU (Hippisme).

Et, pour finir, une merveilleuse série de hors-texte en trois couleurs des grands triomphateurs de 1912, rappelant les performances qui les ont rendus célèbres. Ils représentent :

EDMOND AUDEMARS.	L'INDIEN THORPE.
GEORGES BOILLOT.	LAURENTZ.
VICTOR RIGAL.	CHARLES LEDOUX.
ODILE DEFRAYE.	J. REIFF.

LE TEXTE

Malgré ces nombreuses et belles illustrations, la partie consacrée aux articles n'a pas été négligée, loin de là, puisque les quatre études que nous publions dans la *Vie au Grand Air-Noël* sont dues à quatre des célébrités sportives les plus en vue et les plus aimées du public.

LA PSYCHOLOGIE DE L'AVIATEUR, par ROLAND GARROS.

LES JOIES DE LA VITESSE, par GEORGES BOILLOT.

L'ANNÉE DES RÉVÉLATIONS, par LUCIEN PETIT-BRETON.

NE CHERCHONS PAS A IMITER, par JEAN BOUIN.

Nous espérons qu'un tel ensemble d'attractions sera du goût de nos lecteurs.

Rappelons que, malgré son luxe, cet album ne sera vendu que 2 francs et qu'il sera envoyé gratuitement aux abonnés, comme tous les numéros spéciaux.

Nous reparlerons de la *Vie au Grand Air-Noël* samedi prochain, ainsi que de nos projets pour 1913, projets qui montreront à nos lecteurs notre constant désir de leur être agréables et de faire de leur hebdomadaire préféré la grande revue sportive française.

PIERRE LAFITTE ET Cie.

DE L'AVANTAGE QU'ONT NOS LECTEURS A S'ABONNER A LA « VIE AU GRAND AIR »

Nous attirons tout spécialement l'attention de nos lecteurs sur l'économie qu'on réalise en s'abonnant à la *Vie au Grand Air*, au lieu d'acheter cette revue au numéro. Outre l'agrément qu'on a de la recevoir régulièrement chez soi, on ne débourse que 24 fr., soit une économie de 5 fr. 50. Le compte est, d'ailleurs, facile à établir :

47 fois 0 fr. 50 (23 fr. 50), plus les 4 numéros spéciaux à 1 fr. (4 fr.) et le numéro de Noël (2 francs) = 29 fr. 50.

Chaque abonné a droit également à une réduction de prix sur les Petites Annonces (voir dans le *Carnet Multiprimes*, nos bons de réduction sur le montant de chaque insertion) ; à *deux primes gratuites*, à choisir dans la liste spéciale envoyée franco sur demande ; et, aux nombreux avantages énumérés au *Carnet Multiprimes* des abonnés des Publications Pierre Lafitte et Cie.

PROPOS D'UN SPORTSMAN

QUESTIONS

Allons, bon! Voici qu'une fois encore tout est changé. Le moyen de nous y reconnaître parmi toutes ces variations et contradictions, de savoir si nous, Français de 1912, nous sommes ou non des sportsmen, l'honneur du sport ou la honte du sport!

Depuis quelques saisons, on chantait sur tous les tons nos louanges. On nous citait partout comme des modèles de droiture et de courtoisie, vis-à-vis de l'hôte étranger; capables de refouler notre déplaisir et de l'acclamer dans le temps même où il nous administrait la pile.

Non seulement notre éducation était faite, et bien faite, mais on pouvait l'offrir en exemple aux barbares du dehors qui ne savent pas imposer silence à leurs passions chauvines. Et c'était superbe!

Hélas! rien ne va plus! Rien ne va plus depuis l'historique soir qui vit aux prises Papke et Carpentier, et l'attitude choquante, il faut en convenir, d'une partie du public. Déjà, lors des rencontres des deux Lewis, Harry et Willie, avec le Lensois, il n'avait pas été irréprochable, ce bon public. Sa partialité s'était affirmée avec un éclat indiscret. Le 23 octobre, ce fut pire, applaudissant son idole à tout propos et hors de propos, huant et sifflant l'étranger sans cause ni prétexte, quand il n'accueillait pas ses plus brillants efforts par un silence ennemi. Notre presse elle-même s'émut, le morigéna, le rappela aux convenances et au souci de son bon renom en péril.

Peine perdue. Il y a eu récidive avec aggravation. Lors du match Badoud-Evernden, ne vit-on pas « des hommes de haute culture se dresser, frénétiques, et hurler au combattant suisse en lui montrant l'Anglais: « Tue l'assassin! » Et l'excellent sportsman et écrivain Lefèvre de gémir: « A quoi songez-vous? Mais vous allez donner des armes aux ennemis de la boxe qui vous guettent. Vous savez pourtant bien — nous vous l'avons assez seriné — que la boxe, qui est l'école du courage, est aussi école de bonté, car elle est la force consciente, et la force est bonne... »

Notre ami ne se laisse-t-il pas emporter un peu loin par le mouvement du plaidoyer? Je ne veux point me demander si la boxe ne réveillerait pas certains instincts ataviques de violence qui sommeillent chez nos civilisés à ambiance? Je sais — et c'est assez — qu'elle est une incomparable créatrice de bravoure, d'intrépidité froide, d'endurance. Je veux même qu'elle développe en nous des sentiments de loyauté, d'honneur qui excluent la méchanceté. Mais qu'elle donne la bonté en outre, directement, cela est-il bien sûr? Je tiens qu'on peut être un fervent de « l'art noble » et douter qu'elle fasse de nous de petits saints François de Salles. Qu'en dites-vous?

AVIATION

Les reconnaissances aériennes

A quels indices reconnaît-on les effectifs des troupes?

[*L'Opinion Militaire* vient de publier un article très documenté sur les *Reconnaissances Aériennes*, dû à *Un officier observateur*. Nous sommes convaincus que l'extrait que nous en donnons ci-dessous intéressera profondément nos lecteurs.]

L'AÉROPLANE *s'est révélé comme un engin d'investigation aérienne absolument excellent.* A 1.000, 1 200 mètres de hauteur et même au-dessus, il a permis de reconnaître des troupes en colonnes de route ou manœuvrant en terrains variés, et d'apprécier exactement leurs effectifs. Mais il existe quand même certaines difficultés.

L'œil distingue d'abord des chenilles foncées, assez apparentes, puisque l'armée française est la seule au monde qui n'ait pas encore réussi à adopter un uniforme approprié, comme couleur, aux conditions de la guerre moderne. Dans ces colonnes, dont le sens de marche est facile à apprécier, même s'il n'est que de 4 kilomètres à l'heure, apparaissent des parties bleutées qui trahissent la présence de l'artillerie. Si l'on s'est habitué progressivement à l'observation en commençant à faible hauteur, on arrive à compter une à une les batteries.

Les colonnes d'aspect plus uniformément sombre sont constituées par de l'infanterie ou de la cavalerie ; il est étrange, mais réel, que l'on distingue mal ces deux armes l'une de l'autre : c'est parce qu'aucune silhouette n'est visible et que l'ensemble « cheval, cavalier » s'écrase sur le sol. Parfois, la différence des allures donne une indication; souvent le doute est levé par la présence de taches claires qui sont les chevaux gris. Mais surtout il faut, pour ne pas se tromper, connaître bien ces deux armes, les avoir vues fréquemment évoluer, être au courant de leurs formations et de leurs procédés de manœuvres.

Il est particulièrement facile d'évaluer l'effectif des troupes en colonnes de route. Pour l'infanterie, par exemple, l'œil apprécie d'abord, plus ou moins laborieusement, la longueur d'une compagnie, en s'efforçant de distinguer les quatre sections; en reportant quatre fois cette longueur, il a un bataillon, et cette évaluation est confirmée par la présence du train de combat et par la distance qui sépare ce train de combat de la tête du bataillon suivant. Cette longueur, reportée de proche en proche, permet de compter exactement l'effectif de la colonne. La tâche de l'observateur est particulièrement facile lorsque les distances réglementaires sont respectées, c'est-à-dire après les haltes, avant l'allongement des unités causé par la fatigue. Le meilleur moyen d'observer n'est pas de survoler directement les troupes, en regardant suivant la verticale, mais de se tenir un peu sur le côté, en observant obliquement. Cette manière s'impose, lorsque la route est bordée d'arbres.

Les procédés sont autres, lorsque les troupes, quittant la route, manœuvrent à travers champs, en utilisant le terrain. Tant qu'elles restent com-

LE DÉPART POUR UNE RECONNAISSANCE.

pactes, la difficulté n'augmente pas : les formations caractéristiques prises par les unités peuvent être comptées successivement. Mais il faut à l'observateur tout son coup d'œil quand les formations deviennent irrégulières et que commence l'éparpillement, par exemple quand l'infanterie prend un dispositif dilué et chemine en lignes de sections. Il faut reconnaître toutes ces chenilles noires, les grouper par quatre et par seize pour distinguer les compagnies ou les bataillons et cela sans rien oublier, sans confondre, en sachant s'élever des détails à l'ensemble.

Si les troupes gagnent les bois et qu'elles restent sous futaie, elles échappent aux investigations. Il n'en est pas de même si elles se contentent d'y suivre les routes, qui sont vues au moins par endroits. Comme ce cas est presque toujours celui de l'artillerie, on peut dire qu'une unité qui chemine sous bois et qui possède de l'artillerie est généralement trahie par la présence de celle-ci.

Les plus grandes difficultés sont réunies lorsque les troupes sont arrêtées. Une colonne de route faisant la halte horaire peut, d'un peu loin, être prise pour une ligne de buissons; cette erreur une fois évitée, on est réduit à évaluer l'effectif en appréciant sur la carte la longueur de route occupée par la colonne. En terrains variés, si les groupements sont irréguliers, non géométriques — notamment quand les hommes sont au repos et ont quitté les rangs — toute évaluation est très approximative.

L'artillerie seule est bien visible à l'arrêt, du moins lorsqu'elle est attelée. En batterie, il en est tout autrement, car elle ne reproduit plus l'alternance caractéristique des taches sombres (chevaux) et bleutées (canons-caissons). Il faut alors prêter une minutieuse attention, et malgré tout il reste difficile de voir le sens dans lequel les pièces sont dirigées : on l'apprécie souvent d'après la position des groupes d'avant-trains si, dans le cas d'une observation rapide, ceux-ci ne sont pas pris pour une troupe d'infanterie ou plutôt de cavalerie.

L'occupation d'un cantonnement par l'infanterie ne se trahit guère que par la présence des voitures du train de combat et du train régimentaire. On reconnaît, pour la cavalerie et l'artillerie, les pièces au parc. Grâce à ces divers indices, il sera possible de vérifier, avec la plus grande certitude, si l'ennemi occupe ou non une zone déterminée de cantonnements.

UN OFFICIER OBSERVATEUR.

La sécurité en vol

Comment obtenir la stabilité.

Dès que la possibilité du vol par le « plus lourd que l'air » eût été démontrée, l'esprit de multiples chercheurs s'orienta vers l'étude des moyens propres à assurer la sécurité des audacieux escaladeurs de nues. Mais le champ des recherches est moins vaste qu'on le pourrait supposer et les solutions raisonnables possibles peuvent se ramener à un petit nombre de types assez nettement déterminés.

Au cours des années 1910-1911, une quinzaine de systèmes furent mis en essais; il faut croire qu'ils n'ont pas tous répondu aux espérances de leurs inventeurs, car la plupart ont disparu, sans laisser d'autre trace qu'un souvenir bien platonique. Il en était cependant d'intéressants, surtout en ce qui concerne la stabilisation latérale, un peu négligée au dernier Salon,et nous retrouverons certainement, dans un avenir très proche, quelques-unes des applications abandonnées.

Avant d'aborder l'examen des dispositifs de sécurité mis à la disposition des aviateurs, il nous faut très sommairement noter les causes générales de déséquilibre, et indiquer les différents procédés appelés à y remédier.

Nous ferons remarquer, en passant, que ces données varieront du tout au tout, du jour où l'aile battante et l'hélice sustentatrice auront donné les résultats qu'en attendent leurs adeptes. Toute prévision à ce sujet ne pourrait qu'être téméraire.

Cliché Henri Manuel.

M. EIFFEL

Un aéroplane donné ne se maintient dans l'espace que sous l'action de forces qui doivent constamment s'équilibrer : pesanteur et sustentation, résistance et poussée (ou traction). Si l'une de ces forces vient à être modifiée, soit en sa quantité ; soit en son point d'application, l'équilibre est rompu et ne peut être rétabli qu'au prix d'une variation de la force contraire. Comme on ne peut évidemment pas faire varier la pesanteur, il faut nécessairement se rejeter sur les autres facteurs, eux-mêmes dépendants de la vitesse et de l'incidence (inclinaison des surfaces sur l'horizontale, en vol).

On comprend ainsi que le pilote doit veiller au maintien de sa vitesse relative et chercher à la rétablir, aussitôt qu'elle s'écarte de son régime normal.

Supposons alors que, sous l'action d'un courant aérien, d'un remous, ou par suite de faiblissement, d'arrêt du moteur, un aéroplane perde de sa vitesse : immédiatement, il faudra diminuer l'incidence, c'est-à-dire donner à descendre, pour que l'action de la pesanteur vienne s'exercer au profit de la vitesse. Si, au contraire, la vitesse s'accroît dangereusement, on augmentera l'incidence, c'est-à-dire que l'on donnera à monter, ce qui tendra à diminuer la vitesse.

Or, ces manœuvres à monter et à descendre peuvent être obtenues, soit naturellement, par la conception même de l'aéroplane, qui est dit stable, soit par un moyen automatique, l'aéroplane est alors dit stabilisé ; soit par la volonté du pilote, qui agit sur le levier de commande des organes stabilisateurs.

D'aéroplanes stables, il n'en existe malheureusement pas encore. Ceux qui s'en rapprochent le plus, sont les appareils dit « canards », où, pour une même variation d'incidence de tout l'ensemble, chacune des deux parties de la voilure subit des efforts non proportionnels tendant à rétablir l'équilibre.

Le curieux engin présenté au dernier Salon par M. Drzewiecki est de la famille des « canards », mais il présente sur ses congénères un très gros avantage de principe. Non seulement les surfaces avant et arrière accusent un V longitudinal accentué, mais encore le constructeur a choisi, parmi les profils d'ailes étudiés par M. Eiffel en son laboratoire, ceux dont la sustentation se différencie le plus pour la même variation d'incidence. Ainsi, la valeur du couple redresseur est notablement accrue.

Le rétablissement s'opère de la façon suivante : si l'appareil cabre, l'incidence augmente d'une même valeur pour les deux surfaces avant et arrière, mais en raison de leur profil différent, tandis que la sustentation de la première croît d'une quantité minime, celle de la seconde s'élève rapidement et rétablit l'équilibre.

Dans le cas contraire, l'inverse se produit.

(A suivre). HENRI MIRGUET.

Poignée de nouvelles.

L'aviation militaire manquerait, paraît-il, de pilotes. Le colonel Hirschauer saura éviter une crise.

— Le sympathique pilote Martinet s'entraîne en ce moment avec l'espoir d'être le premier aviateur dépassant les 200 kilomètres dans l'heure.

— Son camarade, Legagneux, attend que Garros ait battu son record d'altitude, pour le tenter à nouveau.

— Védrines fait préparer un 160 chevaux monocoque Deperdussin pour essayer de battre encore ses records du monde de vitesse.

ESCRIME

Le Prix R. Berger

Une lettre de George Trombert.

L'ACADÉMIE d'Epée est assurément la Société de Paris dont les épreuves capitales sont les plus fréquentes et dotées des plus jolis prix. Il est regrettable seulement que ni cette active Société, ni aucune des trois autres d'ailleurs, n'ait réussi à trouver le local idéal, central, confortable et pratique, où tous ces matches si intéressants pourraient se disputer chaque dimanche *après-midi*, devant des chambrées plus fournies que celles auxquelles nous sommes, hélas! résignés... Il y a, de ce côté, tout un énorme progrès à accomplir, et j'en reparlerai une autre fois...

Le Prix R. Berger réunit une belle finale de douze tireurs difficiles. Touny et Guillon, toujours en période d'entraînement, s'y défendirent de leur mieux. Le docteur Cruet, Oppenheim, Espallac, Lafontan et Violet fournirent de très beaux assauts. Espallac, d'une extrême mobilité, Lafontan, à la poigne solide et au remarquable jeu de jambes; Violet, calme, précis et méthodique, auraient pu, aussi bien que moi, fournir le vainqueur. La chance seule me permit de me classer avant ces redoutables adversaires et j'en suis, étant donnée leur valeur, doublement heureux!

Georges Trombert, que j'avais mis en cause, à propos du Championnat de France, nous envoie la lettre intéressante que voici :

« Mon cher ami,

« Permets-moi de relever une toute petite erreur. Le projet que j'ai étudié, que j'exposerai prochainement dans *les Armes* et auquel tu fais allusion, a pour objet la formation de l'équipe nationale autrement que par un concours étriqué, sans signification réelle. En ce qui concerne le *championnat*, je me range pleinement à l'avis de René Lacroix, c'est-à-dire à un concours par éliminations successives, chaque rencontre ayant lieu sur une distance assez longue pour donner un résultat indiscutable. Comme tu le dis très bien, on n'a fait jusqu'à présent que des championnats de *poule à l'épée* et pas de championnat *d'escrime à l'épée*. C'est apporter plus d'encouragement aux tireurs de routine qu'à ceux qui ont travaillé, car, en poule, il s'agit de se risquer le moins possible.

« TROMBERT. »

La question mérite une étude approfondie. Je me réserve de la bien mettre au point et d'en parler ici-même, quand le moment sera venu.

JOE BRIDGE.

Poignée de nouvelles.

Notre champion de France, René de Eynde, qui était Belge, vient de se faire naturaliser Français.

— Notre grand J.-Joseph Renaud, jaloux sans doute de Léon Sazie, s'est fait raser les moustaches!

Le Challenge des Théâtres prendra, cette année, une exceptionnelle importance. La finale donnera lieu à une soirée de gala, encadrée de *clous* sensationnels.

AUTOMOBILE

Au Salon de l'Olympia

Le point de vue français.

LE Salon Automobile de l'Olympia, à Londres, vient de fermer ses portes. Il ne dure, là-bas, qu'une semaine. C'est, avant tout, un Salon d'affaires, et le cadre de l'Olympia, d'ailleurs, ne se prête guère à autre chose qu'à une exhibition utilitaire. Peu importe le cadre, du reste. Le Salon de l'Olympia est une affaire, et, comme le marché de Londres et celui de l'Angleterre, sont, aujourd'hui, les deux plus grands marchés de vente du monde, c'est là qu'on fait porter, de toutes parts, le gros effort commercial.

L'industrie anglaise de l'automobile, quels que soient les progrès effectués par elle, depuis dix ans, est loin de suffire à la consommation d'un pays qui compte, à l'heure actuelle, d'après les derniers documents de notre confrère le *Motor*, à 90.953 véhicules automobiles privés, et environ 30.000 véhicules de service public, qui ont consommé la bagatelle de 61 millions de gallons (275 millions de litres) d'essence.

Aujourd'hui, l'Angleterre compte 60 usines qui produisent environ 20.000 voitures par an, dont la force moyenne va de 11 à 16 chevaux. Ce sont les deux types que la formule de calcul des puissances, dite de Brookland, car elle servit à classer les voitures qui couraient sur cet autodrome, a rendus populaires, sur les chiffres de 15,9 HP et de 11,9 HP. La moyenne du prix de ces véhicules, de fabrication anglaise, oscille entre 200 et 350 livres, c'est-à-dire de 5.000 à 8.750 francs. Au-dessus, vient la grosse voiture, dont l'Angleterre, pays des grosses fortunes, reste un des derniers refuges, et qui, là-bas, est presque toujours une six-cylindres. Au-dessous vient ce qu'on appelle le *side-car*, qui a remplacé l'ancien motocycle et qui est, à proprement parler, une motocyclette accouplée à un cycle. Ce genre de véhicule léger, économique, coûte, tout équipé, entre 100 et 125 livres (2.500 à 3.000 francs); il file sur la route, à 60 kilomètres à l'heure, ce qui est plus que suffisant, et il consomme peu, 65 kilomètres pour 4 litres 500, ce qui donne environ 7 litres aux 100 kilomètres.

Le nombre de ces engins est énorme en Angleterre, on a délivré, rien que cette année, 19.643 licences de voiturettes et de side-cars en Angleterre, et il y a aujourd'hui, là-bas, 71.200 de ces légères et modestes unités.

Il s'en faut, et très heureusement pour nous, que la Grande-Bretagne soit devenue son fournisseur exclusif en matière d'automobile. Elle reste en effet, le grand marché de la plupart des nations et surtout de la France. Au cours des dix premiers mois de cette année 1912, nous avons vendu à nos voisins et amis de l'entente cordiale, pour 47 millions de francs de voitures automobiles, dans une exportation totale de 173 millions. Le Royaume-Uni est notre grand marché, mais la Belgique la serre de près avec 39 millions au cours, des dix derniers mois. En revanche, grâce à leur formidable loi de protection, 45 0/0 de droits *ad valorem*, les Etats-Unis, dont le marché fut autrefois si florissant, ne nous achètent plus que pour 4 millions de francs, c'est-à-dire moins que l'Allemagne (13 millions), le Brésil (8 millions), l'Argentine (11 millions), l'Algérie (15 millions).

L'industrie automobile française profite de la capacité d'achat et de la liberté d'introduction du marché anglais. 27 marques françaises, représentant à peu près les plus connues de France, ont exposé là-bas 114 voitures dont plus des trois quarts ont une puissance de 10 à 20 chevaux et dont 70, fort exactement, soit 60 0/0 environ, empruntent à l'une de leur deux dénominations, puissance maxima ou puissance minima un chiffre qui va de 12 à 16 chevaux. On peut donc dire qu'à ce point de vue, il y a unité de vue complète entre l'Angleterre et la France, puisque celle-là, nous l'avons vu, a fait des 11, 9, et des 15, 9 HP ses deux types principaux. Il n'y a d'ailleurs par là qu'une question commerciale et les Français n'ont pas seulement cherché à vendre ces types de voitures pour se conformer au goût du pays. Non, cette moyenne d'exposition française en Angleterre représente la moyenne de fabrication en France, car nous exposons à Londres, à l'Olympia, ce que nous verrons à Paris quelques semaines plus tard. Les deux pays fabriquent donc les mêmes types. La forme torpedo semble la reine du jour. Elle satisfait à la fois le cerveau de l'ingénieur qui voit la meilleure ligne de pénétration et de moindre résistance dans l'air, et l'œil de l'artiste qu'elle flatte par sa régularité, pour l'homogénéité qu'elle crée. Il ne faut pas s'exagérer outre-mesure les changements internes. Qu'on ait plus ou moins de transmission par chaîne dans les distributions, que la vis sans fin ou le pignon d'angle se partagent les faveurs de l'attaque du différentiel, tout cela n'est pas au fond très révolutionnaire.

Quant au moteur, l'infortuné fait aujourd'hui toute la besogne, et même toutes les besognes. Il tire la voiture, fait tourner la pompe, envoie l'eau, envoie l'huile, aspire l'essence, comprime les gaz, fait tourner la magnéto, fait jaillir l'étincelle, allume le mélange, l'expulse, gonfle les pneus, allume les lanternes électriques, les phares dans la voiture et dehors, et nettoie les tapis de la voiture avec un « vacuum cleaner »

Et l'on nous parle encore de maître Jacques qui était à la fois cocher et cuisinier. Pauvre maître Jacques!

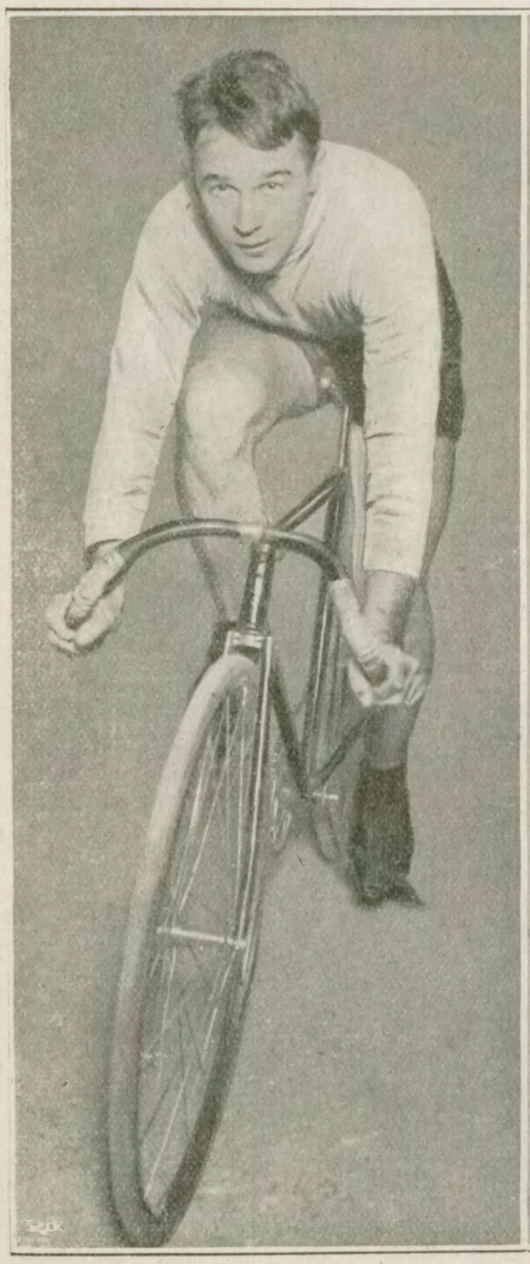
GEORGES PRADE.

LES CYCLISTES ÉTRANGERS A PARIS

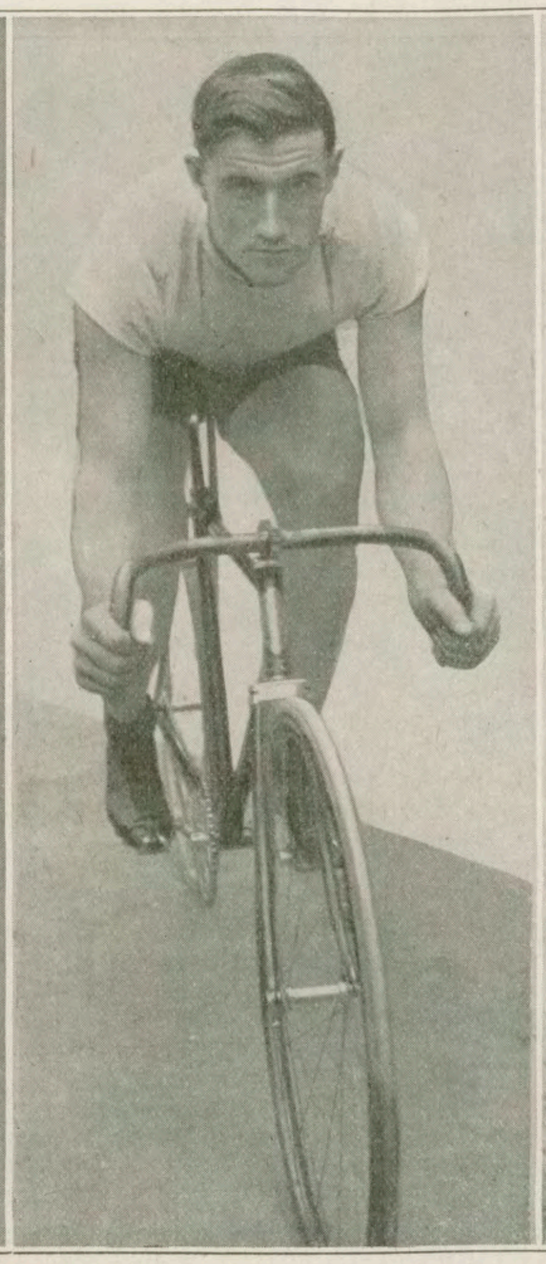
GOULLET
Quoique battu par Ellegaard, l'Américain Goullet est un sprinter de très grande valeur.

KJELDSEN
Le Danois Kjeldsen s'est signalé dès ses débuts à Paris, derrière motocyclette, par son endurance.

LINART
Le Belge Linart, qui glana de nombreux lauriers en Allemagne, semble destiné aux mêmes succès à Paris.



IVER LAWSON
Le champion du monde cycliste de 1907, l'Américain Lawson, n'a pas perdu de ses qualités d'antan.



CAVANAGH
L'Américain Cavanagh, peu satisfait des résultats de son séjour à Paris, est reparti pour son pays.

SCHNEIDER
L'Australien Schneider, pour ses débuts contre Egg n'a pas produit l'impression qu'on escomptait.

VAN NEK
Le Hollandais Van Nek, spécialiste des courses derrière motos, est un stayer courageux.

LE CARNET DU SPORTSMAN

CALENDRIER DE LA SEMAINE

SAMEDI 23 NOVEMBRE. — *Rugby*. — Match Ecosse contre Sud Afrique.

SAMEDI 23 NOVEMBRE. — *Boxe*. — Soirée du Wonderland.

DIMANCHE 24 NOVEMBRE. — *Hippisme* — Courses à Auteuil (Prix Richard Hennessy).

DIMANCHE 24 NOVEMBRE. — *Rugby*. — Match Stade-Racing, au Parc des Princes.

DIMANCHE 24 NOVEMBRE. — *Cyclisme*. - Réunion au Palais des Sports.

LUNDI 25 NOVEMBRE. — *Hippisme*. — Courses à Saint-Ouen.

MARDI 26 NOVEMBRE. — *Hippisme*. — Courses à Enghien.

MERCREDI 27 NOVEMBRE. — *Hippisme*. — Courses à Vincennes.

JEUDI 28 NOVEMBRE. — *Hippisme*. — Courses à Auteuil.

VENDREDI 29 NOVEMBRE. — *Hippisme* — Courses à Saint-Ouen.

VENDREDI 29 NOVEMBRE. — *Boxe*. — Soirée du Premierland.

Quel sera le premier Français, champion du monde de boxe ?

Tel est le titre de l'enquête mensuelle que publiera la *Vie au Grand Air* dans son prochain numéro. Ce referendum des plus intéressants, auquel ont bien voulu participer toutes les notabilités qui honorent de leur présence les séances de boxe, remportera certainement le plus vif succès auprès de nos lecteurs.

Il présentera un intérêt capital, tant par la compétence et la notoriété de ceux qui nous ont adressé leurs réponses, que par son actualité. Le 7 décembre prochain, ne verrons-nous pas en effet un des nôtres tenter de s'attribuer ce titre glorieux entre tous de champion du monde ? Bernard tâchera, en effet, de venger l'échec que Billy Papke a fait subir à son camarade Georges Carpentier.

M. Millerand avait un beau geste à faire. Il va le faire !

Il paraît que le très brillant aviateur, l'éminent technicien qu'est le capitaine Clavenad, va revenir à l'aviation. Tous les patriotes sauront gré au ministre de la Guerre, M. Millerand, et à l'inspecteur permanent de l'Aéronautique, le colonel Hirschauer, de rendre à la cinquième arme ce très remarquable officier, doublé d'un organisateur précieux. Il avait péché pour faire triompher une idée, pour rendre service à sa patrie. Il a expié et nous le reverrons bientôt évoluer dans l'air avec sa maîtrise habituelle. Lorsqu'il sera au volant de son Blériot, tous ceux qui l'admireront ne manqueront pas de se souvenir du beau geste de ceux qui président avec tant de brio à l'aviation militaire.

Le comte de Lambert a gagné son procès.

Le comte de Lambert, le premier aviateur qui vint voler au-dessus de Paris, avait été, à la suite de son exploit, engagé comme ingénieur technique et chef des essais, par la Compagnie Générale de navigation aérienne, qui venait d'acheter la concession exclusive des brevets Wright, en France. Malheureusement, cette Société trouva plus pratique de cesser son exploitation industrielle pour se consacrer à la poursuite des procès en contrefaçon des brevets Wright. Evidemment, c'était plus facile.

Elle congédia alors le comte de Lambert, en se bornant à le remercier, non sans l'avoir longuement félicité. L'aviateur sait ce qu'il vaut et n'eut pas l'intention de se payer de mots. Il s'adressa à la justice pour obtenir des dommages-intérêts. Le tribunal de commerce vient, après plaidoirie de Me Imbrecq, pour lui, et de Me Lestelle, pour la Société, de condamner cette dernière, à payer au comte de Lambert, outre un solde de comptes dû par elle, une somme de 30.000 francs, pour brusque congédiement.

Les automobiles de particuliers sont, en 1912, en augmentation de 12.562 sur 1911.

On vient de publier la statistique des voitures automobiles en France pour l'année 1912. Ce chiffre s'élève à 76 771, alors que pour 1911, 64.209 seulement étaient frappées par l'impôt direct. Bien entendu, dans ce dénombrement ne sont pas compris les véhicules publics servant au transport en commun, c'est à-dire les taximètres, autobus, etc.

Le département de la Seine est celui qui accuse le plus grand nombre d'automobiles appartenant à des particuliers avec un chiffre de 13.389. Nous publions les noms des 10 départements venant en tête de la liste avec les chiffres de 1911 et de 1912 :

	1912	1911
Seine	13.389	11.364
Seine-et-Oise	3.299	2.758
Nord	2.785	2.286
Seine Inférieure	2.422	2.126
Rhône	1.945	1.573
Bouches-du-Rhône	1.656	1.374
Seine-et-Marne	1.506	1.254
Oise	1.501	1.248
Eure	1.488	1.246
Pas-de-Calais	1.425	1.175

C'est la Corse qui a le moins d'automobiles et qui est le seul département en diminution sur l'année dernière. Voici les 10 régions les moins favorisées :

	1912	1911
Corrèze	202	151
Lot	196	154
Haute-Loire	194	170
Cantal	175	134
Hautes-Pyrénées	160	123
Ariège	137	110
Basses-Alpes	106	100
Hautes-Alpes	64	54
Lozère	54	48
Corse	19	21

On constate, d'après ces chiffres, l'augmentation considérable des voitures cette année sur l'année dernière.

Les records vont souvent plus vite que les coureurs.

Nous avions tous été émerveillés, lorsque le brillant cycliste Egg avait battu le record du monde de l'heure, parvenant à couvrir dans l'heure, sans entraîneur, la distance de 42 kil. 112.

Que nous étions jeunes ! Voici toute une phalange de coureurs inconnus ou presque qui font presque aussi bien et mieux : Poylié, du Cercle Vélocipédique Indépendant, pour sa première apparition en piste, couvre 38 kil. 050, ce qui n'est pas mal ; puis Périna, de l'U. V. Convention parvient aux 40 kilomètres ; Saintemène, du C. V. de Paris, atteint 41 kil. 720, et enfin Van den Hove, du C. C. Oberkampff, bat de 200 m. 50 le record du monde d'Egg avec 42 kil. 312 m. 50. N'oubliez pas les 50 centimètres ?

Nous n'ignorons pas que Van den Hove est un très remarquable athlète, capable de brillantes prouesses, mais nous ne croyons pas que sa performance soit très exacte. Il faudrait qu'il recommençât, avec tous les contrôles officiels désirables pour que ce record officieux — puisque sur piste couverte — fût enregistré. Nous attendons ce moment pour admirer comme il convient le bel effort du nouveau recordman !!

En ce qui concerne Saintemène, nous ne voyons pas comment son exploit peut être catalogué « sans entraîneur ». Le Président du Cyclo Club Oberkampf n'écrivait-il pas cette phrase :

« Si Saintemène a parcouru la distance de 41 kil. 720, c'est un peu grâce à notre champion, dans la roue duquel Saintemène est souvent resté et qui fut doublé plusieurs fois. »

« Plusieurs fois » n'est pas très précis ; il conviendrait de lire un chiffre à la place de cette vague affirmation. Dans tous les cas, que dites-vous d'un record sans entraîneur fait dans la roue d'un camarade et sur une piste où il y a plusieurs cyclistes travaillant ? Il est beau de battre des records, mais au moins faut-il y parvenir en se conformant aux règlements. Sans quoi personne n'admire, tout le monde sourit.

Blink Mac Closkey est meilleur comme journaliste que comme boxeur.

Nos lecteurs se souviennent du brave Blink Mac Closkey, l'enclume humaine, qui possédait, selon lui, le plus remarquable record qu'on puisse trouver, mais qui, hélas ! toujours selon lui, s'était fait voler le livre enregistrant ses diverses et nombreuses victoires. Fort heureusement, sa mémoire lui permettait de se décerner les plus brillants succès. Il n'avait qu'un tort, c'était de monter sur un ring, car il prouvait, par ce moyen, qu'il était peu versé dans le noble art.

Rentré dans son pays, il a voulu continuer à bluffer, et sa dernière invention prouve des qualités de finesse qu'il ignorait en tant que pugiliste. La voici telle que la raconte notre confrère anglais, le *Mirror of Life :*

J'arrivai en Angleterre, en 1905, raconte Mac Closkey et fus matché contre Charley Knock au National Sporting Club. Je battis Knock en deux reprises et « Peggy » Bettinson m'invita à dîner le soir même avec lord Lonsdale. Juste avant le repas, M. Bettinson me dit qu'il me faudrait appeler lord Lonsdale mylord et lui baiser la main.

Quand on me présenta à lord Lonsdale, continua Blink, celui-ci me tendit sa « nageoire » et me demanda comment j'allais. — Très bien, répondis-je, et je lui serrai simplement la main.

Le lendemain, à trois heures, M. Bettinson m'appela et, en me payant mon dû, me dit : — « Blink », vous avez été très impoli envers lord Lonsdale et vous ne boxerez plus au N. S. C

Et voilà, conclut Mac Closkey, c'est parce que je n'ai pas voulu baiser la main (Mac Closkey l'appelle aimablement le « crochet à puncher ») de lord Lonsdale, que pendant les sept ans que j'ai été en Europe, je n'ai jamais boxé de nouveau au National Sporting Club de Londres

Avouez que ce n'est pas mal trouvé ! Mais pourquoi Mac Closkey parle-t-il des « nageoires » de lord Lonsdale ? Il sait pourtant ce qu'est cet organe !

De plus, pourquoi précise-t-il de 1905, alors que son match avec Charlie Knock, où il fut d'ailleurs battu en 6 rounds, se passa le 4 juin 1909.

Qu'a-t-il fait durant ces quatre années ?

La petite annonce doit cacher un drame lamentable.

La semaine dernière, à la fin de la rubrique cycliste de l'*Auto*, on a pu lire des petites annonces ainsi conçues :

MADAME JEANNE L.

Prie son mari de revenir de suite. Réconciliation complète.

Puis, le lendemain, à la même place :

JEANNETTE

Reviens, papa, mourante, partirons tous trois province de suite.

Quel mystère si explicable pour l'intéressé, peuvent cacher ces lignes ? On songe au drame lamentable qui doit peser sur une famille, au point qu'on n'envisage même pas l'hypothèse d'une mystification ! Et sans même connaître les personnages de cette tragédie intime, on ne peut qu'espérer que Mme Jeanne L., retrouve son mari et Jeannette son père. Souhaitons que l'homme ait compris son devoir.

Un Japonais réussit à battre le joueur de billard Willie Hoppe.

Un match de billard mettait aux prises, la semaine dernière, à New-York, à l'hôtel Astor, le fameux champion du monde Willie Hoppe, l'Américain que nous avons vu en France, et le joueur Japonais, Koji Yamada. Tout le monde escomptait la victoire de Hoppe qui jouait pour 4 dans la partie de 500 points, lorsque Yomada, dans un rush merveilleux, parvenait à faire une série de 85 points et à battre son concurrent de 4 points.

C'est ce qui s'appelle gagner de justesse !

Encore une nouvelle invention américaine ! à moins que...

Un aviateur américain, qui eut son heure de célébrité, vient, paraît-il, d'inventer un appareil d'aviation qui marquerait un sérieux pas en avant dans la question de sécurité !

Le nouvel appareil, en cas d'arrêt du moteur, continuerait à planer, donnant ainsi le temps au pilote de regagner le sol sans danger en choisissant son terrain d'atterrissage.

Etant donnée la réputation de l'inventeur, on peut ajouter une certaine créance à ces bruits, mais en en diminuant un peu la portée cependant

Il ne s'agit pas comme on pourrait le croire d'Orville Wright, mais d'un de ses concurrents les plus directs qui vint également nous donner en France un échantillon de son savoir faire à l'époque héroïque de l'aviation. Attendons les événements. Mais qui oserait nier la possibilité de cette nouvelle, du train où marche la moderne locomotion ?

Nouvelle à la main.

A la sortie du Wonderland, le soir où Badoud brisa la mâchoire d'Arthur Evernden :

— Est-ce que certains boxeurs ne pourraient pas changer de nom ?

— Pourquoi ?

— Dame ! le vainqueur de ce soir s'appelle Badoud, alors qu'au contraire il bat dur, et notre petit champion Ledoux est peut-être le plus remarquable encaisseur et le plus fort frappeur que nous ayons.

JOKER.

RESULTATS TECHNIQUES

DU 11 AU 17 NOVEMBRE

CYCLISME

DIMANCHE 17 NOVEMBRE. — Palais des Sports, — *Grand Prix des Nations* (2 séries de 20 kilomètres et 2 finales de 25 kilomètres : 1. Guignard-2. Van Nek, 3. Janke.

Match du Brassard (poursuite) : Egg, le détenteur, rejoint Saldow au bout de 6 tours.

Prix Barden (5 kilomètres) : 1. Dupré, 2. Moretti, 3. Ivèr Lawson.

ATHLÉTISME

JEUDI 13 NOVEMBRE. — Boxe. — Cirque de Paris : Lepreux et Dastillon font match nul, après 10 rounds de combat.

SAMEDI 16 NOVEMBRE. — Boxe — Wonderland : Charlie Thomas bat Charlie Morris aux points en 10 rounds. Jeff Smith bat Harry Mansfield qui abandonne après 6 rounds de combat.

DIMANCHE 17 NOVEMBRE. Football-Rugby. — Colombes : Le Sporting-Club Universitaire de France bat le Sporting-Club de Vaugirard par 6 points à 0. Le Racing Club de France bat le Paris-Université-Club par 39 points à 3.

DIMANCHE 17 NOVEMBRE. — Football Association. — Saint-Ouen : Le Cercle Athlétique de Paris bat le Club des Sports Athlétiques par 4 buts à 1. Le Club Athlétique de Vitry bat Red Star Amical-Club par 5 buts à 1.

GOLF

MERCREDI 13 NOVEMBRE. — Fontainebleau. — *Coupe du Président* : 1. M. D.-C Harris, 84,6 ; 2. Major G. Beaumond, 88,6 ; 3 M. H. Barré, 89,0 ; 4. Docteur Mac Elligott, 89,2.

MERCREDI 13 NOVEMBRE. — La Boulie. — *Prix des Orchidées* : Mme F. Aumont et M. Van Maroke de Lunen (28) avec 82 net ; 2. Mlle M. de Bethmann et M. Hanouvrier avec 92 ; 3. Mlle de Lafont et M. Dérode avec 97.

VENDREDI 15 NOVEMBRE. — La Boulie — *Prix de l'Aviation* : 1. M. H. Kingaland ; 2. M. P. Delaunay-Belleville.

TIR

VENDREDI 15 NOVEMBRE. — Réunion de *l'Assaut au pistolet*. — 1re Poule (12 tireurs) : 1 Capitaine Faure (9 ; 2. J. Montrion (8 3/4).

2e Poule (6 tireurs) : 1. Alcobendas (5 3/4) ; 2. Pétrocochino (4 1/4)

3e Poule (6 tireurs) : 1. Dr Lemaire (4 1/2) ; 2. Dr Gapin.

4e Poule (7 tireurs) : 1. Dr P. Devillers (5 1/4) ; 2. Mme Devillers (5/.

5e Poule (7 tireurs) : 1. Capitaine Faure (6 1/2) ; 2. Pétrocochino (4 1/4).

Poule au visé au pistolet automatique genre Browning (maximum 30 points) : 1. Capitaine Faure (30) ; 2. Mme Devillers (25).

HIPPISME

MARDI 12 NOVEMBRE. — Maisons-Laffitte. — *Prix Presto* (2.400 mètres, 10.000 francs) : 1. Cham, à M. Camille Blanc (Sharpe) ; 2. Désirée II ; 3. Linois. — P. M. ; gag., 40 fr. 50 ; pl., 15 fr. 50, 105 francs-24 francs.

MERCREDI 13 NOVEMBRE. — Saint-Ouen. — *Prix Niger* (3.000 mètres, 10.000 francs) : 1. Tripot II, à M. E. Fischhof (R. Sauval) ; 2. Amphyction ; 3. Cliff Creek. — P. M. : gag., 33 fr. 50 ; pl., 28 fr. 50, 16 fr. 50.

JEUDI 14 NOVEMBRE. — Auteuil. — *Prix de Vincennes* (haies. handicap, 3 500 mètres, 10.000 francs), 1. Rupestris II, à M. James Hennessy (A. Carter) ; 2. Saint Potin ; 3. Va Tout. — P. M. : gag : 40 francs ; pl., 16 francs, 14 francs, 12 fr. 50.

DIMANCHE 17 NOVEMBRE. — Auteuil. — *Prix Montgomery* (Steeple, handicap, 5.500 mètres, 40.000 francs) : 1. Sauveur, à M. Foacier (Parfrement ; 2. Magicienne ; 3. Le Miracle. — P. M : gag., 75 fr. 50 ; pl., 27 fr. 50, 20 francs, 42 francs.

Prix Le Hon (Steeple, (3.500 mètres, 10.000 fr.) : 1. Neuter, au baron La Caze (Thibault) ; 2. La Topaze ; 3 Marteau II. — P. M. : gag., 39 francs ; pl., 14 fr. 50, 12 fr. 50.

CE QU'IL FAUT LIRE

Le Football, par Ch. Gondouin et Jordan, collection Sports-Bibliothèque.
Le volume broché 6 fr.

La Boxe, par les champions de boxe en collaboration avec J. Mortane Sports-Bibliothèque, volume 6 francs.

Librairie Pierre Lafitte et Cie

LE RACING BAT LES ÉTUDIANTS

FAILLIOT REÇOIT LE BALLON, A LA SUITE D'UN COUP FRANC AU P. U. C.

Dimanche dernier, à Colombes, les Racingmen ont dominé d'une façon complète, les joueurs du Paris Université-Club, marquant 39 points (9 essais, 6 buts) contre 3 à leurs adversaires. Ils sont en tête du classement pour le championnat de Paris, n'ayant pas encore perdu un seul match.

LE BALLON SORT EN TOUCHE

Très en forme, les Racingmen, bien que privés des services de Dussans, menèrent le jeu à leur guise. L'essai marqué par le P.U.C. fut réussi dans la première mi-temps, à la suite d'une faute d'André qui donna un long coup de pied sans trouver la touche. Les avants du P.U.C., survenant en paquet, purent déborder les lignes arrières du Racing et l'un deux marqua.

A UNE SORTIE DE MÊLÉE, LE BALLON VIENT AU P. U. C.

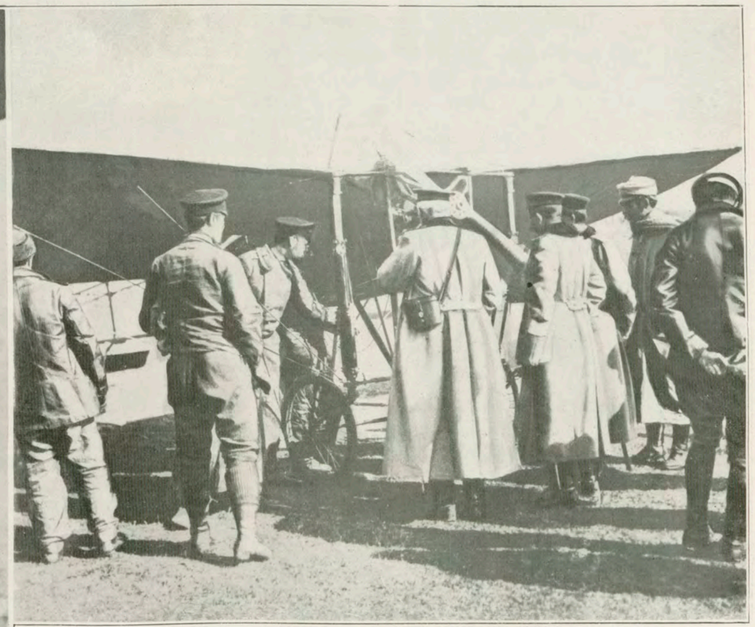
André répara sa faute d'une façon éclatante, marquant 4 essais pour son Club, Failliot en réussit 3, Combemale et Strohl, chacun un. Decamps transforma 5 fois l'essai en but et André une fois. Un public assez nombreux encouragea les joueurs et si le Racing fut acclamé, le P. U. C. fut également applaudi pour son courage.

LA VIE AU GRAND AIR

L'AVIATION MILITAIRE A LA GUERRE BALKANIQUE

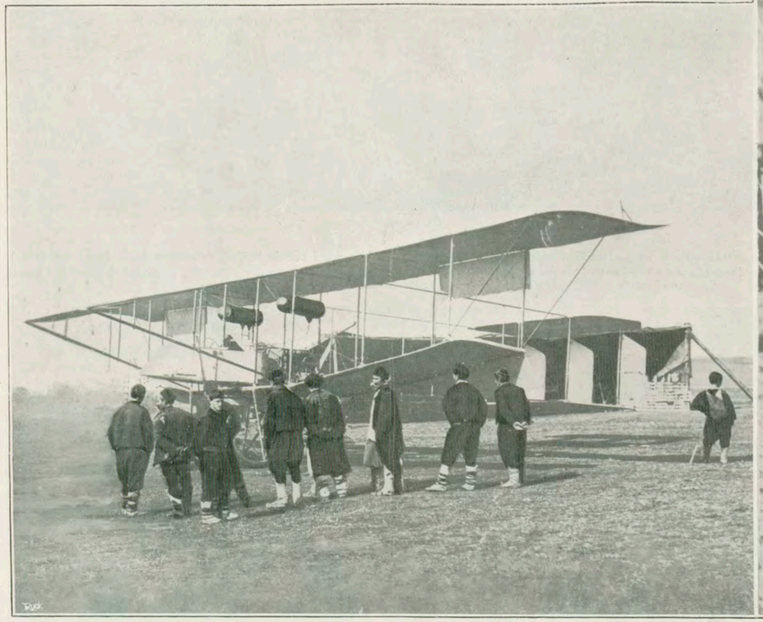
LES FÉLICITATIONS APRÈS UNE RECONNAISSANCE

Le général bulgare Jankoff félicite un lieutenant aviateur après une reconnaissance au-dessus du front des troupes ennemies. Les aviateurs bulgares se sont signalés par leurs belles envolées.



AVANT UNE RECONNAISSANCE

Le lieutenant Traxchieff reçoit les ordres d'un général bulgare avant une reconnaissance, sur Blériot. La flotte aérienne de Bulgarie comprend, entre autres, sept biplans et huit monoplans Français.

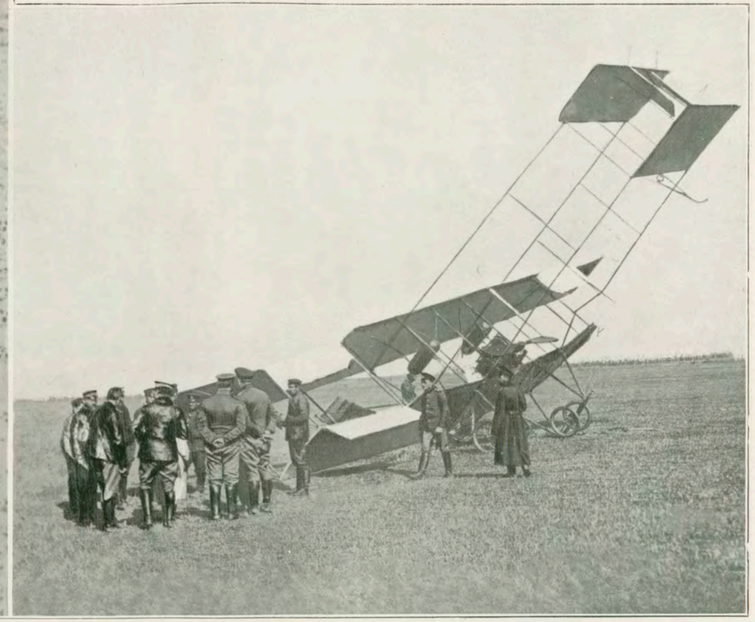


UN BIPLAN A MUSTAPHA-PACHA

Le biplan du lieutenant bulgare Loultaneff à Mustapha-Pacha, est observé par les paysans et les soldats, avant de partir pour un vol, au-dessus de la ville d'Andrinople, assiégée. Les aviateurs rendent de signalés services à l'armée pour laquelle ils opèrent.

LES LIEUTENANTS MILKEFF ET TARAXCHIEFF

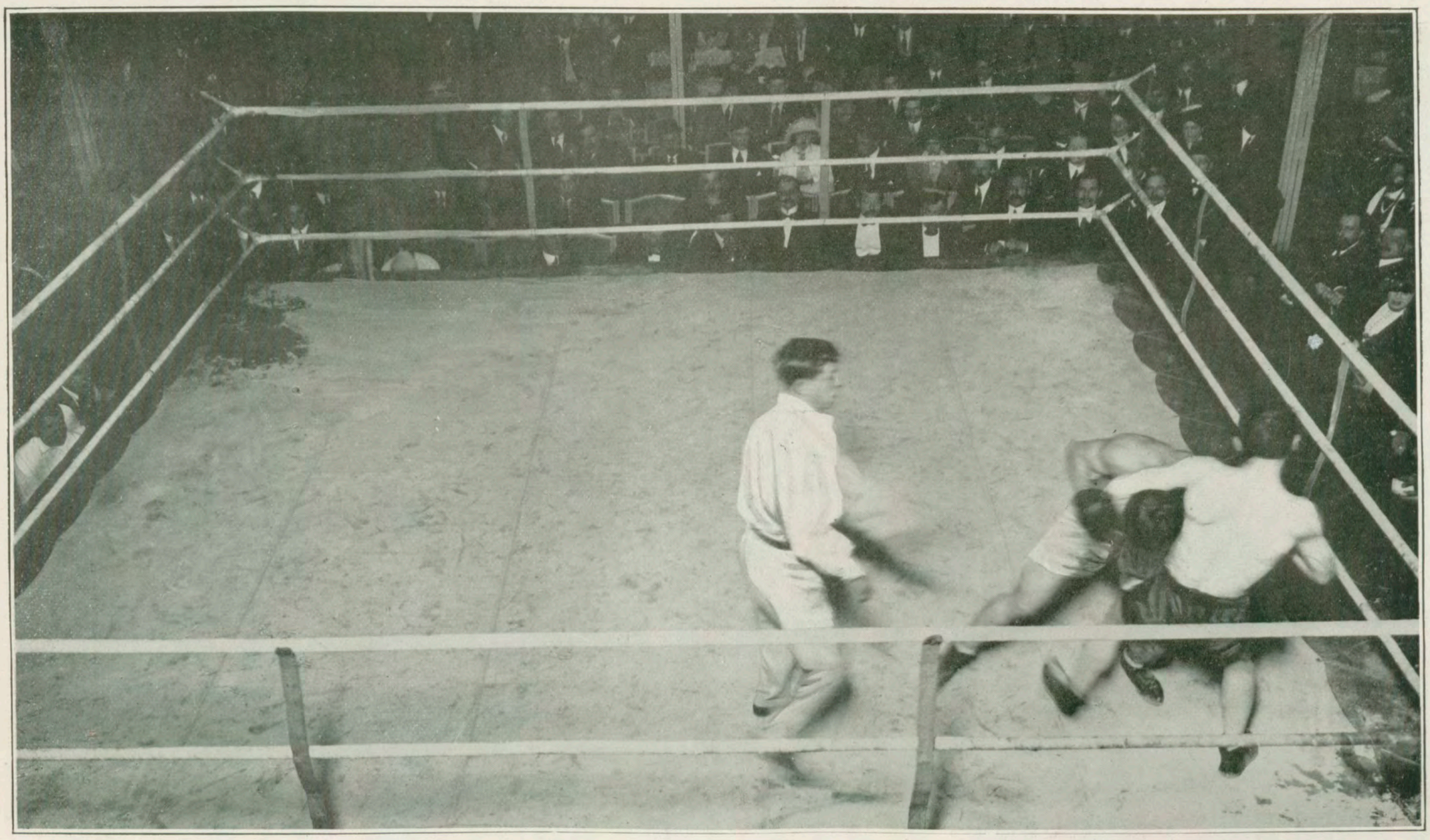
Les officiers aviateurs bulgares, lieutenants Milkeff et Taraxchieff, ont été les premiers à aller évoluer au-dessus d'Andrinople, promenade dont ils ont rapporté des observations précieuses pour leur armée. Le pilote civil, Effimoff, sur Blériot, eut son appareil criblé de balles turques pendant une reconnaissance sur Andrinople.



UN ATTERRISSAGE BRUSQUE

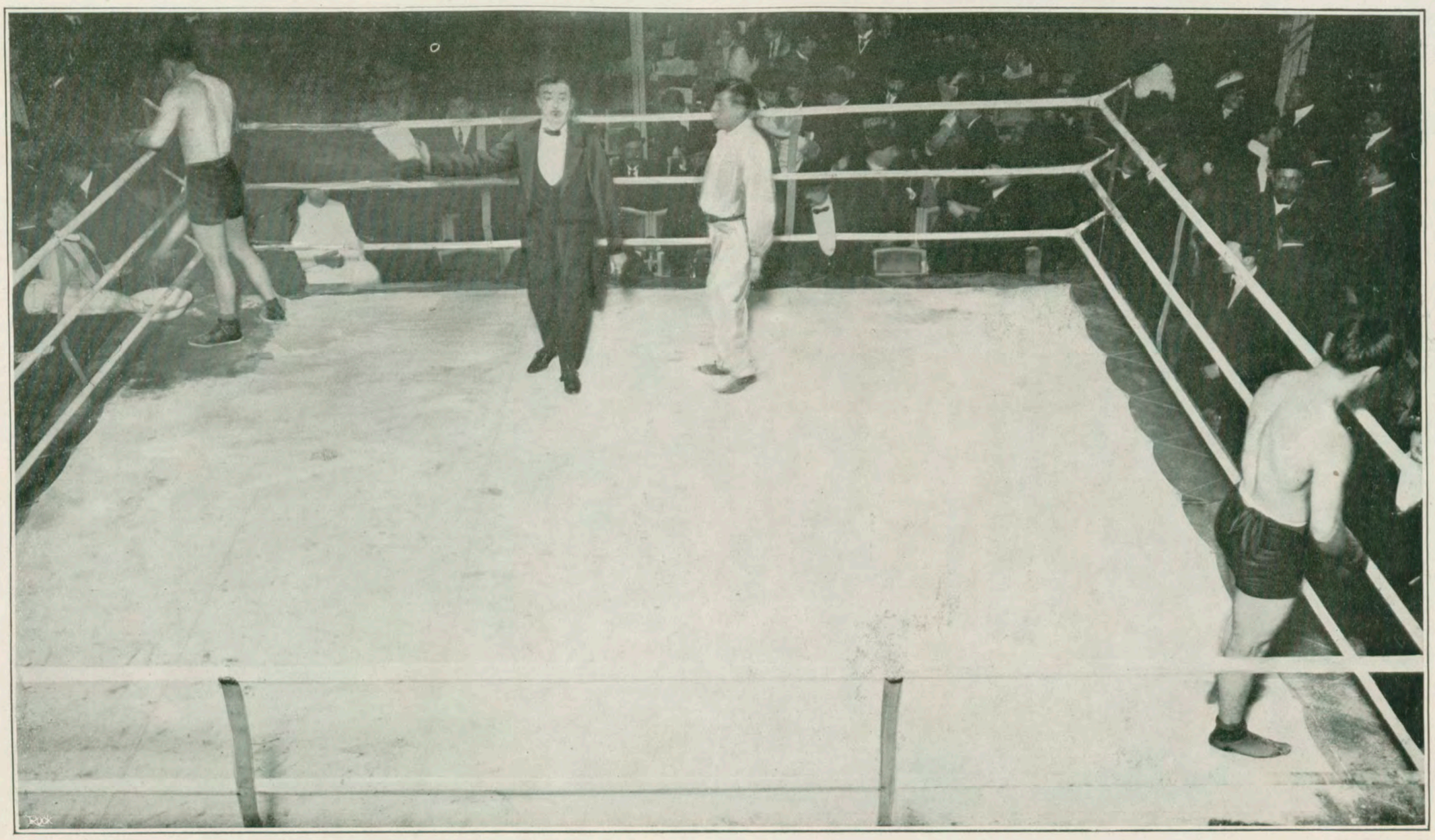
Hélas ! tous les vols ne se terminent pas glorieusement et celui-ci est victime d'un atterrissage brusque. En outre, un officier bulgare aurait, au cours d'une reconnaissance été carbonisé dans les airs. La Bulgarie dispose de 2 ballons captifs, de 15 appareils Français et de 4 biplans Anglais.

LA SOIRÉE DE BOXE



L'ANGLAIS CHARLIE THOMAS BAT AUX POINTS L'AMERICAIN CHARLIE MORRIS

Samedi dernier, les grands combats de la soirée hebdomadaire de boxe mettaient aux prises des pugilistes étrangers, Anglais et Américains. Ce sont les Américains qui triomphèrent. Charlie Thomas l'emporta aux points sur le brillant Charlie Morris, qu'il battit plus par sa force que par sa science.



JEFF SMITH, AMÉRICAIN, EST DÉCLARÉ VAINQUEUR DE L'ANGLAIS HARRY MANSFIELD

L'Anglais Harry Mansfield, dont on disait merveille, nous apparut comme un novice, ne présentant même pas la moindre espérance pour l'avenir. Il fournit un combat pitoyable contre Jeff Smith qui le força à abandonner à la 6e reprise. Mansfield ne compensait même pas son ignorance de la boxe par son courage.

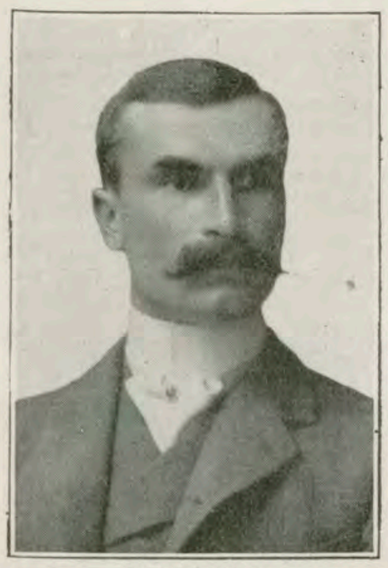
AUTOMOBILE

La retraite de S. F. Edge

N'est-ce pas une nouvelle fantaisie?

Le commerce automobile sans Edge, ce sera un œuf sans sel, tel est le jugement pittoresque et lapidaire formulé par « Arjay » dans le dernier numéro du *Motor News*. Qu'est ce à dire? Qu'une stupéfiante nouvelle s'est répandue l'autre jour en Angleterre, dont nos confrères d'Outre-Manche ne sont pas encore revenus : Edge, Selwyn Francis Edge, un des pionniers de l'industrie et du sport automobiles insulaires, dont il reste une des figures les plus marquantes; Edge, le troisième de notre premier Bordeaux-Paris cycliste, et le meilleur « cent-miler » de la petite île; le gagnant de la Coupe Gordon-Bennett 1902; le recordman des 24 heures sur piste, l'expérimentateur inlassable, le grand marchand — j'allais dire, et j'aurais eu tort, le grand charlatan, — S.-F. Edge vient d'étonner une dernière fois — est-ce bien la dernière? — ses compatriotes en leur annonçant sa retraite. Mon Dieu! oui, il a réglé son compte avec Napier, repris son indépendance, « ses livres, son fusil, sa canne à pêche ». Il fera encore de l'auto, mais en amateur, pour son plaisir.

Reste à expliquer ce coup de théâtre. C'est bien simple, il en avait assez. « Oui, a-t-il dit à un interviewer, c'est fait, j'ai vendu ma part à MM. Napier et fils. Cela va me laisser le temps de faire quantité de choses qui me tentaient depuis des années, par exemple, d'aller étudier les excavations de Pompeï. C'est même la première chose que je vais faire ». Il n'y eut jamais plus grande énigme que M. S.-F. Edge, remarque l'interviewer!



S.-F. EDGE

S.-F. Edge, comme toutes les fortes personnalités, n'a pas que des admirateurs et des amis. Peu d'hommes, dans le monde automobile anglais et ailleurs même, ont été plus attaqués, plus critiqués, plus blagués, et point toujours sans raison. Il faut convenir que S.-F. Edge n'est pas l'ennemi du bruit, de la réclame : « Il a toujours eu le génie de la publicité » note l'interviewer précité; « mais, ajoute-t-il immédiatement, il a une organisation mentale, une expérience qui donne à tous ses propos une singulière autorité. » Ses propos, donc, ses lettres à la presse, ne sont pas un vain bavardage et, de lui, on ne peut prétendre qu'il parlait ou écrivait pour ne rien dire.

Mais c'est assez parlé, nous-mêmes, et puisque, à l'œuvre, on connaît seulement l'ouvrier, rappelons — aussi bien c'est une page d'histoire — l'œuvre de celui qui, au jugement de son contemporain et disciple — ès choses automobiles — Mecredy « a été le premier Saxon à pleinement comprendre les possibilités de la locomotion nouvelle, et à se donner à elle corps et âme, confiant dans ses destinées. Bien des fois alors, il me fit part de ses rêves; mais le difficile, c'était de convaincre les capitalistes.

« D'aventure, il réussit à conquérir l'appui financier de M. Harvey du Cros, et à persuader à ce splendide ingénieur, M. Napier, qu'un grand avenir s'ouvrait devant l'industrie qui naissait. Heureuse combinaison, comme en témoigne la position de la Napier Co. Les avis du praticien critique, Edge, étaient sans prix. » Et Mecredy de nous le montrer dans son rôle de commis-voyageur apôtre.

« Jour et nuit, il sillonnait les grandes et petites routes d'Angleterre, d'abord sur une Panhard, bientôt sur une Napier. Il concentrait toute son habileté à découvrir les points faibles du nouveau véhicule, et le génie de M. Napier trouvait ensuite les remèdes et solutions. Cependant, Edge s'embarquait dans une campagne de presse qu'il conduisait avec beaucoup d'adresse. En saison et hors de saison, à tout propos, il attirait sur les avantages de l'auto, en général, et de la Napier, en particulier, l'attention du grand public, et fit plus, en ces premiers jours, qu'homme au monde pour les progrès de l'industrie britannique... sans oublier, c'est entendu, son industrie particulière... »

Ici, les souvenirs de notre confrère prennent un tour plus personnel. Mecredy nous raconte sa conversion à l'automobile par Edge, une des bonnes œuvres de celui-ci, car Mecredy converti devait être, lui-même, et rester un des plus actifs pionniers de la bonne cause, sans cesser pour cela, d'être un fervent cycliste. « Je voyais souvent Edge à cette époque, nous dit-il, et il fit de nombreux essais pour effectuer ma conversion, qu'il accomplit en fin de compte, dans l'hiver de 1899, et c'est lui qui me conseilla de lancer le *Motor News*. J'étais alors un enthousiaste de la pédale, toujours en pleine condition, et regardais ces premières ébauches d'automobiles avec un absolu dédain. Leur bruit, leur vibration, leur lenteur en côte me semblaient intolérables, comparés à l'allure glissante du cycle... » Et l'auteur d'évoquer une anecdote : « En ce temps-là, Edge était le possesseur de la Panhard de course qui avait gagné Bordeaux-Paris; un jour, il m'invita a faire avec lui une balade à Freasham Pond, près de Hindhead. Je déclinai l'offre avec mépris, mais montai sur mon tandem; et au retour nous fîmes avec le car un joli petit match. Jusqu'à Guilford, ce fut une course nez à nez, mais, dans la côte, avant la ville, nous dîmes bonsoir à l'auto, et arrivâmes à l'appartement londonien de S.-F. Edge, avec une avance confortable. Ce, nonobstant, dans sa claire vision des choses, Edge, me déclarait que je succomberais fatalement à la nouvelle locomotion, et paria à un de nos amis qu'avant cinq ans je serais chauffeur. Je le fus beaucoup plus tôt... »

Et. maintenant, qu'il s'est, paraît-il, retiré après fortune, et belle fortune, faite, que va-t-il faire? J'entends bien, il va pêcher, chasser, chauffer en amateur, lire, voyager, fouiller les ruines de Pompéï, cultiver son jardin, au propre et au figuré, selon le conseil de Pangloss : tenter peut-être de la politique: « tariff-réformiste », nous dit-on déjà. Fort bien. J'ai peine à croire pourtant que tout cela suffise à son activité débordante. « Il n'est pas homme, nous dit encore Mecredy, à vivre une vie d'oisiveté », même très agréablement remplie. Et il y a un proverbe qui dit « qui a bu, boira », que je traduis : « Qui a chauffé, chauffera ».

PAUL HAMELLE.

Poignée de nouvelles.

Le Salon de l'Olympia de Londres fut un succès et les marques françaises y triomphèrent.

— Le Salon de Paris doit dépasser en luxe tous ceux qui le précédèrent. Le spectacle sera, paraît-il, féerique.

— Le Grand Prix de l'A. C. F. verra augmenter sans doute le chiffre des concurrents d'un lot de remarquables unités.

— Les records tombent vite à Brooklands et nous devons féliciter l'ancien aviateur, le brave Christiaens, qui vient de battre le record de la 1/2 heure sur la fameuse piste.

GOLF

Certains Mensonges du Golf

De quelques doctrines pernicieuses que prêchent les grands maîtres, mais qu'ils ne pratiquent pas.

Comment expliquer la remarquable différence de qualité qui sépare le jeu du professionnel golfeur, de celui de l'amateur? voilà une question souvent posée. La réponse qu'on fait d'habitude — que le professionnel joue beaucoup plus — rend bien compte, jusqu'à un certain point, de la dite différence, mais il y a une cause beaucoup plus profonde que celle-là. C'est un fait, et indiscutable, que les principaux professionnels et quelques-uns aussi des plus éminents amateurs, dans les ouvrages qu'ils publient, enseignent le jeu d'après des règles, en parfait contraste avec leur pratique.

Or, on peut poser en fait que l'enseignement des grands joueurs a une influence sur le jeu de la masse et il tombe sous le sens que si cet enseignement des maîtres est erroné, le jeu des élèves s'en ressent.

J'affirme donc, sans hésiter, que le jeu de golf souffre beaucoup du faux enseignement, malheureusement associé à quelques-uns des noms les plus fameux de l'histoire du golf. Mais comme il est facile de lancer des affirmations générales de cette sorte, pour être précis, nous examinerons le jeu dans trois de ses parties, d'importance absolument fondamentale :

1° La distribution du poids dans le «drive »;

2° Le rôle de la main et du bras gauches, comparé à celui de la main et du bras droits;

3° L'étude du putting.

J'analyserai l'enseignement de Harry Vardon, de James Braid et de J.-H. Taylor. Nous admettrons que ces noms représentent tout ce qu'il y a de sain et de bon en fait de golf, et que leurs conseils aux joueurs doivent avoir la même nature. Nul golfeur ne croira que s'il en est autrement, le brillant triumvirat précité, puisse désirer de n'être pas contredit. Je ne pense pas que quelqu'un, méritant le nom de golfeur, imagine l'un de ces artistes donnant de fausses instructions à un élève qu'il dirige, et pourtant, si mes critiques sont justes, c'est ce que fait chacun d'eux par ses instructions imprécises.

Voyons d'abord la distribution du poids dans le drive. Vardon, Braid et Taylor, tous déclarent à l'envi, que dans le ballant, le poids doit porter presque tout entier sur la jambe droite. *Cela, je le maintiens, est du très mauvais golf, en parfait désaccord avec leur pratique.*

Citons-les : A la page 68, du *Complete Golfer*, Harry Vardon dit : « Au moment où cela se passe... le poids du corps est graduellement porté sur la jambe droite, laquelle, en conséquence, se raidit jusqu'à ce que, au sommet du coup, elle est tout à fait rigide, cependant que la jambe gauche, comparativement libre, légèrement repliée en dedans vers la droite, avec juste assez de pression sur l'orteil pour fixer la position. »

A la page 56, de *Advanced Golf*, James Braid dit : « En plein ballant, bien que presque tout le poids doive porter sur le pied droit, le joueur doit sentir une certaine pression sur le gauche, c'est-à-dire que celui-ci doit supporter une petite part de la charge du corps. »

A la page 207, de *Taylor on Golf*, J.-H. Taylor écrit : « Alors, tandis que le Club revient en arrière dans le swing, le poids se déplace graduellement, jusqu'à ce que le Club ayant atteint son point culminant, tout le poids du corps porte sur la jambe droite, le pied gauche étant, à ce moment, un peu tourné en dehors, et le genou gauche replié vers la jambe droite. »

Or, ces hommes, sachez-le, ne se sont pas partagés entre eux, moins de 14 championnats ouverts; mais je le dis sans hésitation aucune : par ces leçons, ils répandent des notions fatales au rythme du swing et radicalement contraires à leur propre pratique.

Harry Vardon lui-même est la plus frappante réfutation de cette fausse doctrine. Dès la seconde où son club quitte la balle, son poids commence à se porter en avant jusqu'à ce que, au sommet du swing, il repose principalement sur le pied gauche. C'est cette parfaite distribution de son poids qui, pour bonne part, explique le rythme étonnant et la précision de son coup, car, en cela, gît le grand secret du « golf-drive », la préservation du « centre », l'on peut dire, du « golf-swing ».

La vérité de ce point fondamental ressort visiblement des clichés XXIV et XXV du *Great Golfer*.

Deux choses ont induit en erreur tous les écrivains qui ont abordé ce sujet. D'abord, le joueur pivote sur la surface intérieure de l'orteil gauche, ce qui donne à son contact avec le sol une *apparence de légèreté*, encore qu'il ne soit pas nécessaire d'être grand mécanicien pour voir que ce geste de pivotage sur l'orteil ne procure rien quant à l'effort qu'on lui impose. Secondement, la jambe droite est raidie *et tordue, et cet effort de torsion, peut passer pour celui qu'imposerait une charge.*

Très caractéristique est la façon dont Vardon dispose de son poids, au sommet du swing. Il y a bien des années, j'ai vu une statuette de lui, au sommet de son coup, et parlant en pleine ignorance, j'ai dit : « Voyez où est son poids, tout sur le pied gauche. Assurément, une bien mauvaise forme. » Je n'ai pas été long à découvrir qu'il est de l'essence du bon driving *de porter le poids sur la gauche, au sommet du drive.*

Vardon, Braid et Taylor sont unanimes dans leur erreur... Il sera intéressant d'entendre la défense, attendu que Vardon n'est pas seul à apporter, par la parfaite exécution de ses coups, la meilleure condamnation de son enseignement.

Nous arrivons maintenant à la vieille fable de la prédominance de la main gauche... Cette singulière illusion a reçu de rudes démentis ces dernières années, mais avec l'appui d'aussi grands noms que ceux de Vardon, Braid, Taylor. Il n'est pas étonnant qu'elle y résiste!

(*A suivre.*)

P.-A. VAILE.

Poignée de nouvelles.

Sur le plateau supérieur du Salève, aux Treize Arbres, en Suisse, va être créé un golf.

— Le 2 décembre prochain, le Pau-Golf-Club, qui fut fondé il y a 57 ans, fera la réouverture de ses links de Billeré. Les épreuves se poursuivront jusqu'au 8 avril

— Harry Vardon vient d'étudier le tracé des 9 nouveaux trous qui vont compléter le deuxième parcours de 18 trous du Touquet.

— Ray et Braid, les deux fameux golfeurs professionnels anglais viennent de disputer un match à West Howe, Brighton. La victoire est revenue à Ray, par 153 à 159.

— Selon notre confrère, *le Golf*, aux États-Unis, un homme masqué a fait son apparition sur les links américains, où il met à mal les records et se fait fort de battre le champion professionnel, Mac Dermott. Personne ne sait qui il est, ni d'où il vient

LE PETIT DICTIONNAIRE SPORTIF

Nos lecteurs trouveront tous les quinze jours, à cette place, cette rubrique dont ils seront, par leurs questions et leurs réponses, les principaux collaborateurs.

RÉPONSES AUX QUESTIONS POSÉES

Les moteurs qui chauffent.

Plusieurs causes peuvent faire chauffer un moteur.

1° Une perte de compression, qui fait que la déflagration, devient paresseuse, tous les gaz ne brûlant plus dans le cylyndre, une partie continue à brûler dans le tuyau d'échappement. Les soupapes d'échappement alors se piquent, et le moteur chauffe.

2° Une avance trop grande ou insuffisante du point d'allumage ; cette cause produit des effets à peu près semblables à ceux énumérés plus haut, en produisant une combustion incomplète.

3° Un mélange trop pauvre, l'effet est ncore le même : la combustion trop ente n'a pas le temps de s'achever dans e cylindre, la température ne tombe pas lassez pendant la détente et les gaz de l'échappement sortent du cylindre à une très haute température.

4° Des frottements exagérés du piston et des segments, par suite d'un manque de lubrifiant.

5° L'entartrage des conduites d'eau et du radiateur, les fuites de la pompe. J'ai cité cette cause en dernier, parce que, évidemment c'est à quoi notre abonné a dû penser tout d'abord et que je suppose qu'il a dû constater la bonne circulation d'eau, sans quoi il n'aurait pas posé la question.

En général, donc, en dehors des causes qui peuvent gêner le bon refroidissement du moteur, un moteur chauffe parce que la combustion du mélange s'effectue trop lentement.

Le remède est le suivant :

Ramener, si possible, la compression à un taux normal, en changeant les segments, en faisant réaléser les cylindres, si ceux-ci sont ovalisés (ce qui oblige à changer les pistons), ou bien augmenter la richesse du mélange, en agrandissant e trou du gicleur.

H. PETIT.

Faut-il employer le bois ou le métal dans la construction des aéroplanes ?

A la suite du Salon de l'Aviation, nous avons reçu de nombreuses lettres de lecteurs nous demandant ce que, du bois ou du métal, il convenait d'employer, de préférence, pour la construction des avions ?

Nous avons posé, à notre tour, cette question aux directeurs de nos grandes maisons d'aéroplanes et nous donnons ci-dessous une remière réponse :

Cette question de l'emploi du métal et du bois dans les constructions aéronautiques est extrêmement vaste. Nous nous bornerons à vous donner les conclusions de notre expérience personnelle.

Dans l'hydro-aéroplane que nous construisons, nous employons concurremment le bois et l'acier. Selon l'usage, le bois sert à la fabrication des ailes et des montants de la cellule. Il paraît bien difficile, sinon impossible de construire les nervures des ailes en acier ; un essai dans ce sens aboutirait certainement à une notable augmentation de poids ; il serait, de plus, impossible de fixer les toiles sur les nervures, à l'aide de pointes, d'où une nouvelle complication de la fabrication.

L'emploi du bois permet de donner aux montants la forme nécessitée par les considérations de résistance à la compression, sans qu'il en résulte une augmentation de poids. L'emploi des tubes d'acier conduit d'une façon certaine à mettre en certains points des montants, plus de matière qu'il n'est nécessaire, et il n'y a pas à songer à leur donner une forme analogue à celle des montants en bois, car le prix de revient croîtrait considérablement.

Nous employons encore le bois pour former une partie du bâtis du moteur et transmettre au flotteur l'effort de propulsion de l'hélice.

Un des principaux reproches adressés généralement au bois, est la facilité avec laquelle il se déforme sous l'action de l'humidité. Les déformations devraient être surtout sensibles sur les hydro-aéroplanes, fréquemment mouillés par l'eau de mer. Or, nous avons un appareil construit en Amérique, il y a plus de deux ans, qui a parcouru en volant et en navigant des milliers de kilomètres, exécuté des amerrissages nombreux, et même pris, à la suite d'accidents, des bains complets. Malgré cela, les pièces qui n'ont pas dû être remplacées par suite de rupture (et elles sont nombreuses), n'ont subi aucune déformation, pas plus, du reste, que les éléments des plans porteurs primitifs, encore en service.

D'une façon générale, le métal est à employer lorsque l'on a besoin de pièces de longueur modérée, supportant des efforts considérables. Ces pièces, si on les exécutait en bois, nécessiteraient des dimensions telles que la résistance à l'accroissement croîtrait dans des proportions inadmissibles. Ce sont ces considérations qui nous ont amené à constituer les liaisons entre les flotteurs et les surfaces portantes par des tubes d'acier. L'emploi des aciers à haute résistance, principalement des aciers au nickel que l'on peut aisément travailler, permet, à résistance, égale de réaliser des gains de poids sensibles. Les prix de revient en sont accrus ; mais, cela tient à ce fait que l'industrie des appareils d'aviation n'étant qu'à ses débuts, ses demandes ne sont pas encore suffisantes pour donner lieu, de la part des métallurgistes, à la construction continue et économique de certaines pièces. Cet inconvénient disparaîtra donc certainement lorsque, ce qui ne saurait tarder, l'emploi de ces aciers se sera généralisé.

En résumé, nous ne croyons pas que la construction entièrement métallique soit près d'être réalisée pratiquement, quoique l'on présente fréquemment au public de soi-disant « appareils entièrement métalliques ». Le bois présente de tels avantages que, longtemps encore, on l'emploiera lorsqu'on aura besoin de pièces robustes, légères et souples. Pour notre compte personnel, nous en avons été assez satisfaits pour ne pas songer à l'abandonner de sitôt.

LOUIS PAULHAN.

Les moteurs monoblocs et leur emploi pour les petites puissances.

Il est très difficile de construire des moteurs monoblocs à dilatation égale partout. Le côté échappement, étant plus chaud, se dilatera plus que le côté aspiration.

Le principal avantage du monobloc est de permettre de noyer les tuyauteries, au moins celle d'aspiration, et de simplifier la tuyauterie d'eau. On supprime ainsi les nombreux joints, causes d'ennuis fréquents, et on donne au moteur un aspect beaucoup plus simple et plus séduisant.

Dans les gros moteurs (à partir de 90 millimètres d'alésage), les dilatations deviennent souvent considérables, de plus, un petit moteur quatre-cylindres peut se contenter de trois paliers, tandis que le moteur plus fort (à plus grand alésage) exige cinq paliers, ce qui allonge le villebrequin d'autant et rend la construction du monobloc à peu près impossible.

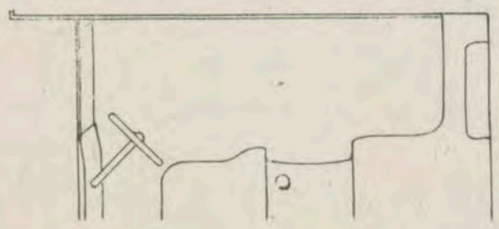
Une autre raison a son importance aussi. Si dans un moteur à cylindres séparés, un cylindre vient à éclater ou s'il est détérioré d'une façon ou d'une autre, on n'a qu'un cylindre à remplacer ; avec un monobloc, il faudrait remplacer le bloc entier, qui coûte plus cher.

De plus, le monobloc est difficile à couler et à usiner. La difficulté devient très grande quand l'alésage augmente.

X...

Quelle est la carrosserie ouverte idéale pour le grand tourisme.

J'ai lu, dans votre avant-dernier numéro, une question d'un de vos lecteurs demandant quelle était la carrosserie



ouverte idéale pour automobiles de grand tourisme.

Il ne peut s'agir, bien entendu, que de carrosserie confortable ; nous laisserons donc de côté l'élégant Torpedo, charmant par beau temps, mais peu pratique en cas de pluie. A mon avis, la voiture rêvée pour voyager longtemps et d'une manière agréable doit avoir un toit, une glace à l'avant, une glace à l'arrière, des rideaux de toile qui, par mauvais temps, s'abaissent et protègent efficacement les voyageurs.

La carrosserie dont je vous indique ci-dessus grossièrement le type, me paraît présenter tout le confortable possible. Beaucoup de carrossiers l'ont adoptée et l'ont placée sur les voitures appelées à sortir tous les jours et par n'importe quel temps à la campagne.

L. VINCENT,
Sèvres.

QUESTIONS NOUVELLES

Du hors-jeu en football association.

Je vous serais très reconnaissant de poser dans le Petit Dictionnaire sportif ces deux questions :

1° Quels sont les différents cas de hors-jeu en football association ?

2° A quel moment un joueur est-il hors-jeu et quand cesse-t-il de l'être ?

Je sais que vous aviez obtenu des réponses intéressantes se rapportant à la même question, mais au rugby.

A. DURIEUX.
Gabès.

Quand faut-il graisser le changement de vitesse ?

Peut-on s'apercevoir que le changement de vitesse d'une automobile a besoin d'être graissé ?

Y a-t-il des phénomènes qui indiquent que les engrenages manquent d'huile et chauffent ?

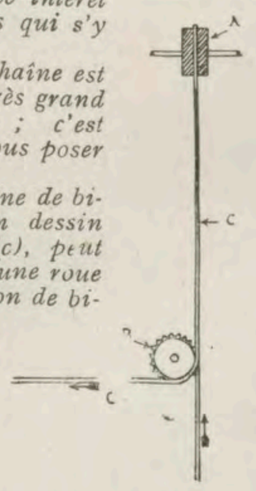
G. LEBECQ,
à Reims.

Le rôle de la chaîne, dans l'aviette.

Je m'intéresse beaucoup au problème de l'aviette et suis avec intérêt toutes les questions qui s'y rapportent.

J'estime que la chaîne est appelée à jouer un très grand rôle dans l'aviette ; c'est pourquoi je viens vous poser cette question :

Est-ce qu'une chaîne de bicylette, que sur mon dessin nous appellerons (c), peut s'enrouler autour d'une roue dentée (a), un pignon de bicyclette, par exemple, et s'enrouler autour d'un autre pignon (b) faisant ainsi un angle droit avec (a) ?



Cette chaîne sera-t-elle assez souple ? Si non, pouvez-vous m'indiquer une autre solution ?

UN AVIETTEUR,
Beauvais.

Pourquoi ne voit-on plus d'automobiles à vapeur.

Les voitures à vapeur ont complètement disparu ; pourquoi ? que leur reprochait-on ? Ce n'est pas leur souplesse, ni leur facilité à grimper les côtes ; leur odeur peut-être ? Je serais heureux de voir un de vos rédacteurs ou un de vos lecteurs traiter cette question.

UN ADMIRATEUR DE SERPOLLET.

Les champions de boxe sont-ils officiellement reconnus ?

Pourriez-vous me dire sur quoi l'on se fonde pour reconnaître un champion du monde de boxe ? Les discussions, chaque fois qu'il s'agit de l'un d'eux, sont tellement ardentes, qu'il faut avouer que ces bases semblent bien fragiles.

LOUIS GARDEUR,
à Mâcon.

Nous donnerons dans notre numéro du 14 décembre les réponses que nous aurons reçues, se rapportant à ces questions.

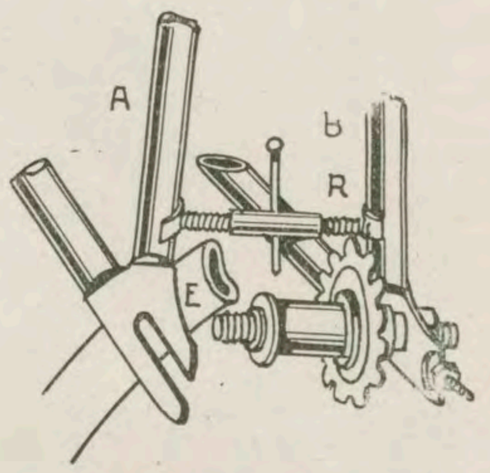
TRICK.

PETITES INVENTIONS

Extenseur de fourche de bicyclette.

Pour démonter les roues de bicyclettes, ce qui est encore malheureusement assez souvent nécessaire, soit pour réparation importante au pneu, soit pour remplacer des rayons ou toute autre cause, il faut écarter la fourche, afin de sortir l'axe de la roue. Cette opération faite à la main est toujours assez pénible, car les branches de la fourche opposent une assez grande résistance à l'écartement.

L'extenseur de fourche que voici facilite beaucoup ce travail. Il se compose d'un manchon R fileté intérieurement et portant à chaque bout des tiges dont l'extrémité vient épouser la forme des branches A et B de la fourche. Il suffit alors de tourner le manchon en passant un clou dans le trou qu'il porte vers son milieu pour que la fourche s'écarte progressivement. La plupart du temps, pour remplacer une chambre à air, par exemple, on n'aura même pas besoin de

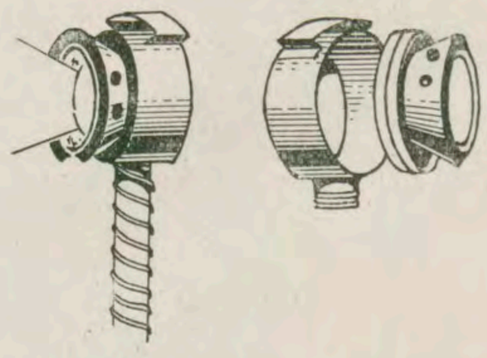


démonter l'axe complètement, on laissera en place la chaîne, les tendeurs, etc. ; il suffira d'écarter assez l'une des branches, comme le montre notre figure, pour faire échapper l'une des extrémités de l'axe et laisser assez de place pour livrer le faible passage nécessaire à une chambre à air dégonflée

Lanterne de vélo.

Beaucoup de cyclistes n'ont pas de lanterne fixée à leur machine ; s'ils sont pris par la nuit, ils se mettent en règle avec les prescriptions de la police de voirie en achetant une lanterne vénitienne. On en trouve à cet effet dans les bureaux de tabac, chez les épiciers, les marchands de vins, etc. Mais la vie de ces lampions est éphémère et on les remplace souvent par d'autres, de même forme, en toile incombustible, d'un prix plus élevé, mais qui font un plus long usage. Dans tous les cas, c'est un système d'éclairage fort incommode et très peu lumineux.

Un inventeur a trouvé moyen de mettre à la disposition des cyclistes une



véritable lanterne donnant une lumière assez vive, tout en maintenant le prix assez bas, et en réduisant l'encombrement au minimum. Son mode de fabrication est tel qu'il évite toute soudure ; la bougie est maintenue par un ressort en spirale R qui, replié, ne tient pas de place. Quand la lanterne n'est pas utilisée, la partie avant qui porte le verre se retourne et l'ensemble est alors très plat, ne tenant pas plus de place qu'une lanterne vénitienne. C'est un petit accessoire très utile et dont tout cycliste devrait être muni.

TOUS LES LECTEURS DES PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie DOIVENT CONSIDÉRER

EXCELSIOR

COMME LEUR JOURNAL QUOTIDIEN

Demander l'envoi franco de la liste détaillée des *Primes et Avantages* offerts aux abonnés d'un an.

EXCELSIOR, 88, Champs-Élysées; Paris

LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE

Gallot, l'intrépide marcheur, estime avoir couvert près de 800.000 kilomètres depuis 1883!

Le match de rugby, qui s'est disputé à Lyon entre les équipes de l'Olympique de Marseille et du Lyon Olympique est revenu à cette dernière par 5 points à 3

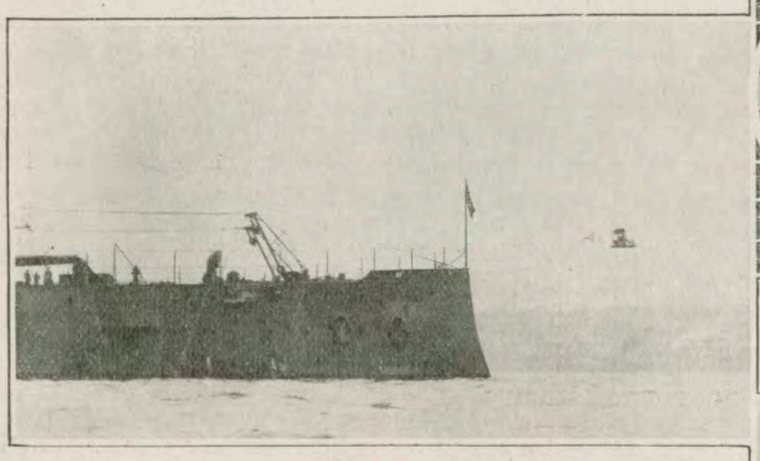
Miguel de Villabella, qui vient de battre le record de l'heure à patinage à roulettes, couvrant 28 kil. 766.

Le team du Stade Helvétique : Scheibenstoll, Bosshardt, Whiddington, Marquart, Vanco, Dorner, H. Hattenschwyller, Migneux, Bourli (cap.), A. Hattenschwyller, Schmutz.

N. Rapini qui en compagnie de son frère Michel, va effectuer une tournée d'aviation en Amérique.

Morgan, du Stade Bordelais, remet le ballon en jeu, au cours de la partie qui opposa l'équipe de l'Aviron Bayonnais à celle du Stade Bordelais.

Le match d'association qui s'est disputé à Berlin, entre les joueurs du Brandenburg et ceux du Kronprinzen Pokal, a été gagné par ces derniers qui dominèrent constamment.



L'aviateur Brookins emmène dans son hydro-aéroplane, comme passager, M. Collier, président de l'Aéro-Club d'Amérique et vient se poser sur le pont du Washington.

Michel Rapini au volant de son Blériot. La tournée d'exhibitions, qu'il doit effectuer dans l'Amérique du Sud, avec son frère Napoléon et le docteur Mancini, durera 18 mois.

M. Robert Collier, président de l'Aéro-Club d'Amérique, sur le pont du " Washington*". Il est entouré de l'aviateur Walter Brookins, du vice-amiral Hugo Osterhaus et du lieutenant Anderson.*

Un match de polo à Sydney. Les sportsmen australiens sont des fervents de ce sport; ils ont d'ailleurs des poneys qui se prêtent admirablement à ce jeu.

Course d'automobiles dans le vide, dont le principe est dû à MM. Salsbury et Ravel. Les deux voitures se dépassent en l'air.

*Le championnat des "Gagne-Petit" organisé par notre confrère l'*Auto *s'est disputé dimanche dernier à Ville d'Avray. Il est revenu à Félix Boylie.*

Dupré, (pneus Hutchinson), a gagné, le 17 novembre, au Palais des Sports, le prix Barden (5 kilom. sans entraîneurs).

Dimanche dernier, à Colombes, le Sporting-Club Universitaire de France rencontrait le Sporting-Club de Vaugirard dans un match comptant pour le Championnat de Paris. Les Universitaires triomphèrent par 6 points à 0. L'équipe de Vaugirard, il est vrai très légère, fut désavantagée par le terrain lourd, mais se défendit très vaillamment.

Le lieutenant-aviateur de Faucompré qui fut victime d'un assez grave accident de biplan, vient d'être décoré.

HIPPISME

Les Statistiques

La parole est aux statistiques.

La saison des courses plates vient de se terminer : maintenant, à nous les statistiques!

Cependant, que mes lecteurs se rassurent. Je n'ai pas l'intention de reproduire ici de lourdes et fastidieuses listes de chiffres : je m'efforcerai de m'en dispenser dans la mesure du possible.

Mais je mets en fait que, pour ceux qui s'intéressent réellement aux courses et à l'amélioration de la race, la véritable tâche commence à peine quand les hippodromes ferment leurs portes.

Que dirions-nous d'un chimiste qui occuperait tout son temps, enfermé dans son laboratoire, à faire de multiples expériences, à exécuter de minutieuses analyses et à combiner des mélanges variés de gaz, de poudres ou de liquides et qui, lorsqu'on lui demanderait les déductions tirées de ses travaux, répondrait tout bonnement en montrant une liste pure et simple des résultats isolés de chacune de ses expériences? Ce chimiste nous semblerait insensé de se livrer ainsi à un labeur stérile.

C'est pourtant, sur une moindre échelle, ce qui se passe aux courses. Les accouplements effectués au haras, les soins prodigués aux produits, le dressage des yearlings, les exigences de l'entraînement et enfin les résultats des épreuves disputées en public, telle est l'œuvre de laboratoire. Quant aux conséquences que l'on peut en tirer, c'est à chaque particulier à les chercher lui-même à l'aide des documents qu'on met à sa disposition et qui se composent, en tout et pour tout, du Stud Book et de longues listes récapitulant les noms des étalons producteurs de gagnants, ceux des chevaux vainqueurs, les montes des jockeys victorieux, les primes touchées par les éleveurs et les gains des propriétaires.

Ces trois dernières statistiques, tout en offrant un intérêt documentaire, ne se rattachent nullement à l'élevage; je dois d'ailleurs reconnaître que, dans le Calendrier des courses de chevaux, qui se perfectionne d'année en année, elles sont négligées et remplacées par la liste des poulinières productrices de gagnants.

Mais ces quelques documents ne constituent que des matériaux. Le travail entier reste à faire; et je suis extrêmement bien placé pour fournir l'assurance que ce n'est pas un petit travail. Il est, en tout cas, au-dessus des forces de l'éleveur isolé dont le temps est déjà absorbé par une multitude de soins différents.

Une pareille situation se justifiait à la rigueur lors des premiers temps de l'institution des courses. Chaque éleveur s'en remettait à son expérience personnelle ou à celle qui lui avait été transmise comme une tradition de famille. D'autre part, le stock du pur sang n'était pas si considérable et les épreuves n'étaient pas si nombreuses qu'il ne fût possible de suivre sans difficulté les résultats obtenus par les autres.

Il en est autrement aujourd'hui. L'élevage du pur sang s'est répandu, le nombre des réunions s'est augmenté; si bien qu'il est devenu extrêmement ardu d'arriver, à la fin de saison, à tirer ce qu'on peut appeler l'enseignement de l'année. Ce n'est pas cependant une raison, parce que la tâche est difficile, pour la supprimer ou la nier purement et simplement.

Il vaut mieux reconnaître loyalement qu'il y a une grosse lacune dans notre façon de comprendre l'institution. Nous faisons comme le chimiste de tout à l'heure; nous nous cantonnons dans un travail de laboratoire, admirablement organisé, je le reconnais; mais, en nous arrêtant là, nous trahissons la cause de l'amélioration de la race; car, pour rendre fécond ce travail de laboratoire, pour lui permettre de donner tous ses fruits, il faut étudier, rassembler et coordonner les résultats qu'il nous fournit, il faut les interroger année par année, il faut communiquer leur réponse aux éleveurs, afin qu'ils puissent la soumettre à l'expérimentation.

Lorsque, après un laps de temps raisonnable, cette tâche, consciencieusement accomplie, sera restée infructueuse, nous pourrons alors, mais alors seulement, nous livrer à de belles et faciles digressions sur le hasard, grand maître de l'élevage. Jusque là, de pareils développements ne seront qu'un artifice pour parer agréablement notre ignorance.

Je me suis laissé quelque peu entraîner par le sujet; je veux maintenant revenir à la matière que j'avais l'intention d'aborder aujourd'hui, à la liste des jockeys gagnants pendant l'année qui vient de s'écouler. En dehors des questions de mise au point qui me retardent pour les autres statistiques, je préfère débuter par celle-là, qui ne présente qu'un intérêt documentaire, mais qui sera moins rébarbative pour mes lecteurs.

Les trois jockeys qui arrivent en tête cette année, sont les mêmes et se suivent dans le même ordre que l'an dernier : O'Neil, le premier; J. Reiff, le second et G. Stern, le troisième.

O'Neil n'est pas depuis longtemps en France; venu d'Amérique, à la suite des mesures législatives adoptées en ce pays contre les paris aux courses, il a pris rapidement la première place parmi nos fines cravaches. Pour ses débuts, en 1909, il obtint le sixième rang sur le palmarès ; depuis lors, en 1910, en 1911 et en 1912, il a conservé le premier rang.

L'histoire de J. Reiff, en France, est plus ancienne : après avoir monté, en Angleterre, en 1899, 1900 et 1901, occupant notamment en ces deux dernières saisons les places de troisième et de quatrième sur la liste, il est venu, en France, en 1902, et, dès cette année-là, s'est classé en tête des jockeys vainqueurs. Après une interruption d'un an, il a recommencé à monter en 1904 ; il est alors septième du palmarès ; en 1905, il est cinquième ; en 1906, sixième ; en 1907, dixième ; en 1908 et 1909, il quitte la France pour l'Allemagne; lors de sa rentrée, en 1910, malgré un nombre restreint de montes, il prend la dixième place. Enfin, depuis deux ans, en 1911 et en 1912, il fait preuve d'un retour subit à sa forme de 1902 et occupe le second rang, derrière O'Neil.

GEORGES STERN

Quant à la carrière de Stern, il faudrait, pour la retracer, faire l'histoire complète du turf français et même étranger, pendant ces douze dernières années. Après avoir gagné quatre courses sur trente-deux en 1898, date de ses débuts, il se classe neuvième de la liste, en 1899. Depuis lors, il n'a pas quitté l'un des trois premiers rangs : il occupe le premier, en 1900, devant Dodd, en 1901, devant Rigby; il passe au troisième, en 1902, derrière J. Reiff et Milton Henry et au second, en 1903, derrière Ransch ; il revient au premier, en 1904, en 1905, en 1906, en 1907 et en 1908 ; il repasse au troisième, en 1909, derrière Barat et J. Childs, au second, en 1910, derrière O'Neil et enfin au troisième, en 1911 et 1912, derrière O'Neil et J. Reiff.

Une forme aussi constante est magnifique et ne peut se comparer qu'à la carrière de Fred Archer, qui, en Angleterre, s'est classé second sur la liste, en 1873, et a occupé ensuite le premier rang, pendant douze années de suite, jusqu'en 1886, date de sa fin tragique. Ce qu'il y a de remarquable chez G. Stern, c'est qu'il a soutenu, sans succomber, le rude assaut de l'invasion américaine; c'est encore qu'il a conservé, comme au temps de ses jeunes années, la fougue, la présence d'esprit, et surtout la souplesse de tactique, qui font de lui, même s'il n'est pas au premier rang, le maître de nos jockeys.

RENÉ RIONDET.

Quelques mots sur le doping

A propos du procès de M. de Monbel.

On reparlera longtemps encore du doping ; on va reparler surtout de la première sanction prise — contre ceux qui l'utilisèrent — selon l'avis du professeur Kauffman. Et déjà l'on dit tant de choses qu'il nous faut bien les répéter pour ce que certaines d'entre elles peuvent avoir d'exact.

On dit que M. de Monbel, dont le cheval Bonbon Rose a été disqualifié après la Coupe d'Or de Maisons-Laffitte et qui affirme que son représentant ne pouvait avoir été dopé, va réclamer un million de dommages-intérêts à la Société Sportive d'Encouragement ;

Que Me Labori, défendra sa cause ;

Que l'infaillibilité du procédé découvert par M. Kauffman, pour reconnaître l'emploi récent d'alcaloïdes pour stimuler la vigueur du pur-sang, serait mise en doute ;

Qu'il faut en appeler — et qu'on en appellerait — aux lumières d'un autre savant pour reconnaître l'emploi du doping ;

Que M. Kauffman sera invité à venir faire au procès ses expériences, si longues et délicates soient-elles ;

Qu'il sera demandé que, dans l'avenir, les expériences de contrôle soient publiques et faites simultanément par d'autres vétérinaires;

Qu'une expérience sera tentée qui fera l'affirmation de l'emploi du doping sur un cheval et qu'elle sera suivie de l'abattage de l'animal, pour que l'examen des viscères apporte une preuve concluante, corroborant le « diagnostic » du professeur Kauffman ;

Qu'une enquête sera demandée qui puisse établir que le propriétaire et l'entraîneur du cheval dopé ont pu connaître l'administration de la drogue et qu'elle n'est pas le fait d'un salarié tenté par l'appât d'un gain illicite.

Ce sont là des « on dit » : Il faut reconnaître pourtant que certains d'entre eux apparaissent d'une logique indiscutable. En dehors de la question du jeu, de celle du prix à gagner, il y a celle de l'honneur des propriétaires — et ce doit être là une préoccupation importante, on ne saurait le contester.

RENÉ BIERRE.

Le Prix Montgomery

Il est revenu difficilement à Sauveur.

Aucun événement notable n'a marqué les dernières journées de la saison de plat. Le moment est venu de parler un peu du steeple-chasing qui va tenir désormais l'affiche à lui seul. La matière n'est pas généralement très riche, surtout quand la course importante de la semaine est un handicap, comme c'est le cas aujourd'hui.

Quelques noms illustres figurent pourtant sur le palmarès de ce Prix Montgomery qui s'est disputé dimanche et qui est le plus gros handicap de la saison, le plus important de l'année après le Prix du Président de la République. Nous y relevons, entre autres, les noms de Vaucouleurs et de Lutteur III. Mais ni l'un ni l'autre ne portaient un poids très élevé. Le gagnant de cette année, Sauveur, n'a ni leur pratique, ni leur mérite, mais il a compté, il y a deux ans, et il va compter encore parmi nos tout meilleurs steeple-chasers. Il a gagné deux années de suite, en 1909 et en 1910, le Prix La Haye Jousselin, mais il avait subi depuis une telle éclipse qu'on était tenté de le croire déchu. Sa rentrée, au printemps, n'avait été qu'à demi satisfaisante, et il n'avait plus, depuis, rien fait de bon. Mais sa dernière course à Saint-Ouen n'avait cependant pas été indifférente. Il y était venu sans doute sans prétention, simplement pour reprendre contact avec l'hippodrome après quelques mois d'absence; car les parcours de Saint-Ouen ne lui conviennent guère et il est notoirement un spécialiste d'Auteuil. Mais il était très visiblement en très bel état, tel qu'on ne l'avait pas vu depuis longtemps.

Il a gagné dimanche avec un poids assez élevé, le plus élevé qu'un gagnant du Prix Montgomery ait gagné depuis douze ans, exception faite pour celui de 1903, Dam qui portait une livre de plus que lui (73 kilos). Le poids de 77 k. 1/2 que le handicapeur avait attribué à Hopper était, cette année, justifié par ses précédents succès, mais à peu près prohibitif cependant. Celui de Trianon III (75 kilos) était bien lourd; il avait gagné en 1910 avec 70 kilos mais Sauveur l'avait très catégoriquement battu le dimanche suivant, à peu près à poids égal. Il n'a pas eu, au surplus, une course très heureuse.

Sauveur n'a gagné que d'une courte tête, après une lutte magnifique et la pouliche qu'il a battue avait eu contre elle une petite faute à la dernière haie. Il y a eu aussi entre eux une collision. Mais quel en est l'auteur responsable ?

On a regretté l'absence d'Ovide II. Le fils de Touques est la révélation de la saison. Sa victoire dans le prix Aston Blount l'élevait au premier rang parmi nos hurdle racers, et ses brillants débuts en steeple-chase lui ouvraient de merveilleux horizons. Je sais bien que dans cette dernière course, l'absence de train lui avait rendu la tâche facile et qu'il eut eu à vaincre, dans un steeple-chase de 5.500 mètres comme le prix Montgomery, de tout autres difficultés Mais on eut été curieux de le voir à l'œuvre. Est-ce partie remise ? Souhaitons-le ? Mais il est à craindre pourtant, que sa carrière en soit bien compromise.

STUART.

Poignée de Nouvelles.

C'est le baron Gourgaud qui s'attribue la première place des propriétaires gagnants en plat cette saison avec un gain de 621.717 francs.

— Le cheval ayant rapporté le plus d'argent à son propriétaire, est Houli à M. A. Fould avec un total de 450.050 francs. De Viris vient après avec 328.950 francs.

— Harmonie III, qui a gagné à Vincennes le Prix de Champigny sous le poids de 95 kilos, va courir aujourd'hui sous le poids de 98 kil. 1/2. S'il gagne, il pourra disputer le 27 novembre le Prix de Créteil, où son poids atteindrait 101 kil 1/2, ce qui est un record.

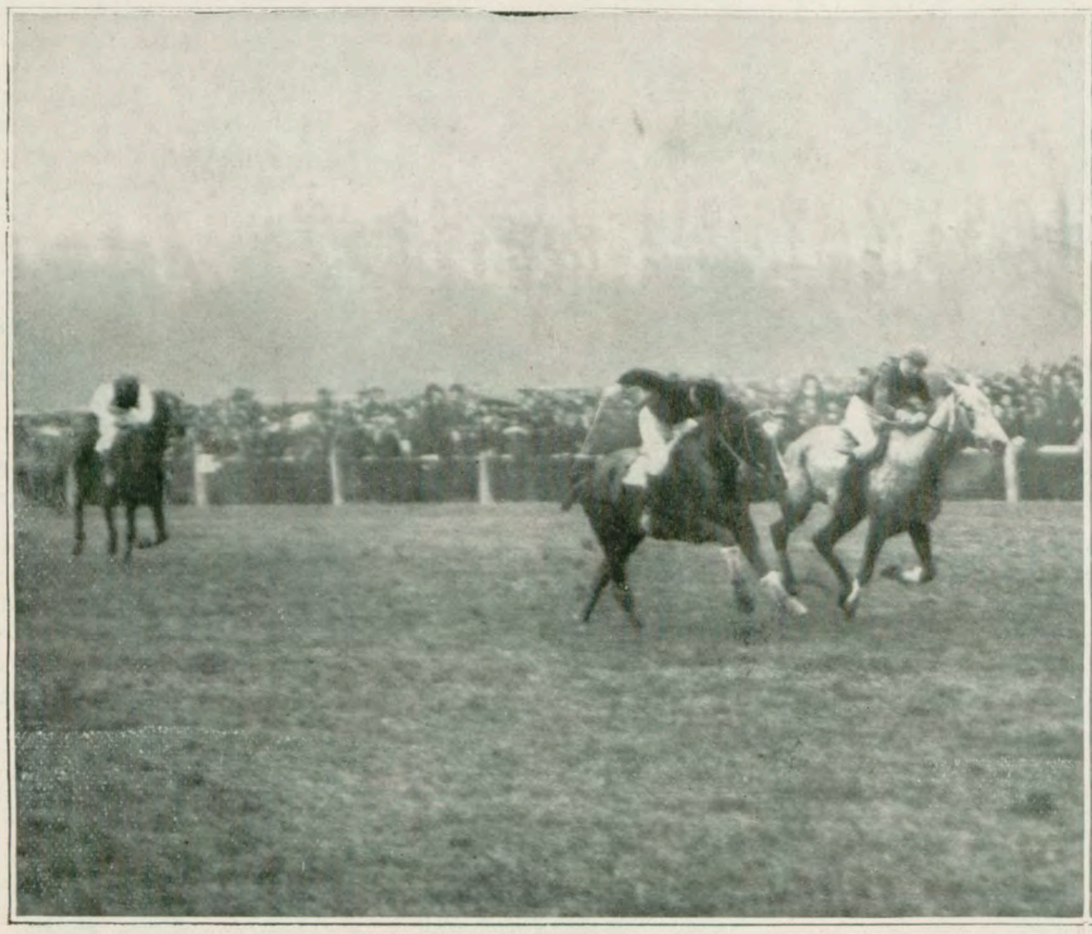
LE PRIX MONTGOMERY A AUTEUIL

LE PREMIER SAUT DE LA RIVIÈRE DES TRIBUNES (Steeple, 5.500 mètres, 40.000 fr.), Auteuil, 17 novembre

Quinze concurrents se sont présentés dans le Prix Montgomery. Le grand favori, Ovide II, souffrant d'un tendon, ne s'est pas présenté, Dès le départ, Trudon, Bichat, Sauveur et Corindon se sont élancés en tête. Au premier saut de la rivière, Or du Rhin III tombait ainsi que Brunehilde. En face, Trudon était devant Corindon, Bichat, Sauveur, Ratafia II et Primat.

LE SECOND SAUT DE LA RIVIÈRE DES TRIBUNES

Au mur en pierres, Vingt Hanaps culbutait; Trudon et Primat menaient à ce moment, bien détachés, devant le lot des concurrents; le second saut de la rivière s'effectuait sans incident. Après le huit, Le Miracle tentait un effort et venait avec les chevaux de tête. Dans les tournants, lui, Trudon, Sauveur, Ratafia II et Magicienne étaient les premiers.



L'ARRIVEE DU PRIX MONTGOMERY

Entre les tournants, Magicienne se rapprochait ainsi que Sauveur; les deux chevaux dépassaient Le Miracle et se livraient une lutte acharnée. Sauveur l'emportait par une très courte tête. Le Miracle était 3e à 5 longueurs, devant Primat, Ratafia II, etc.

SAUVEUR, LE VAINQUEUR

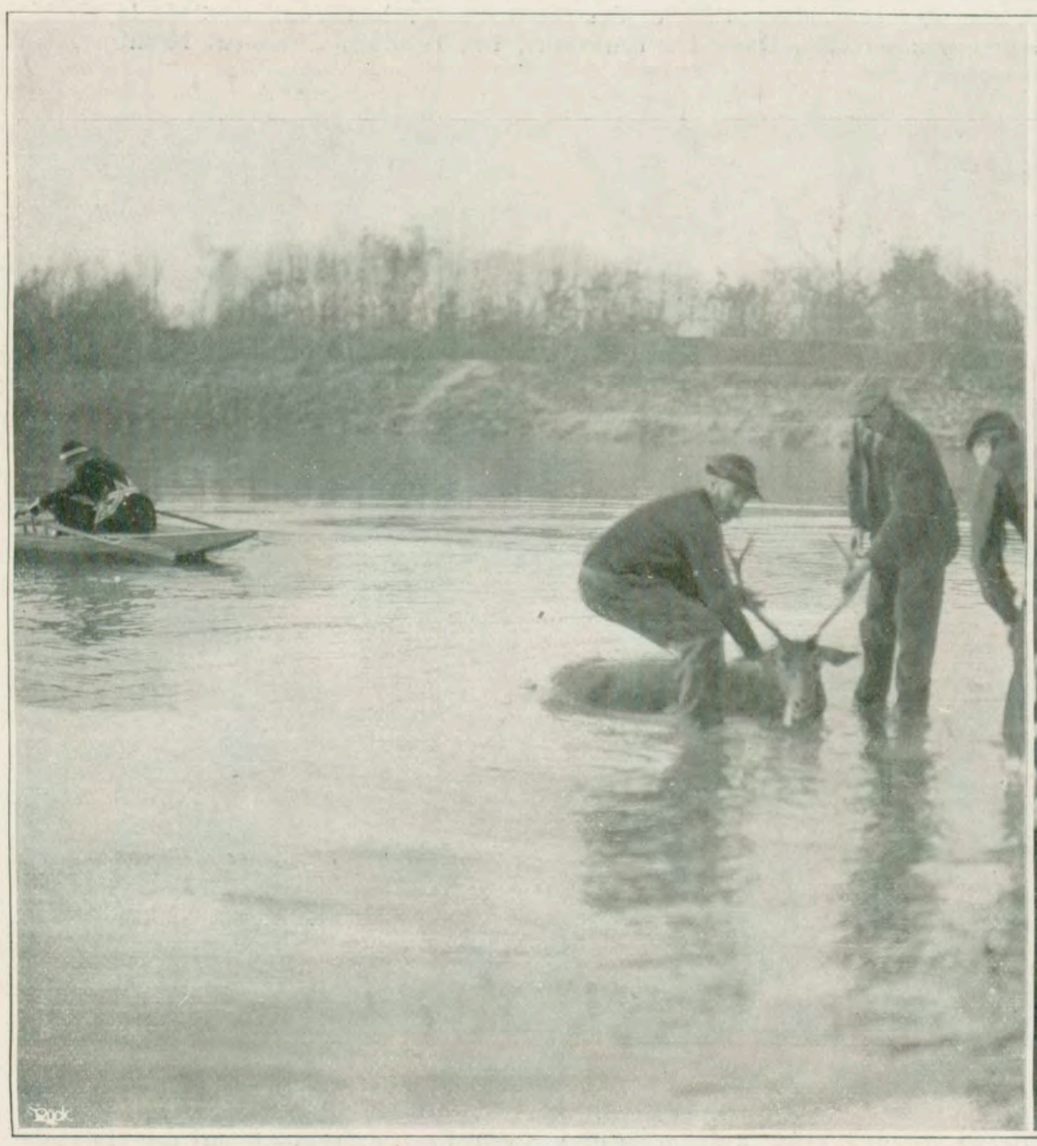
Sauveur a gagné, grâce à l'énergie de son cavalier Parfrement, qui semble avoir ainsi terminé avec la malchance. Sauveur venait de faire une rentrée très remarquée à Saint-Ouen qui lui avait valu, dans l'épreuve de dimanche dernier, la confiance de nombreux parieurs.

LA SAINT-HUBERT A SAINT-FARGEAU

LA BENÉDICTION DE L'EQUIPAGE DU LUART
L'autre semaine, l'équipage du Luart fêtait la Saint-Hubert, au château de Saint-Fargeau, chez M. Anisson du Perron. A la sortie de la messe le clergé vint bénir la meute.

LE PRINCE DE MONTHOLON
Le prince de Montholon, qui porte le bouton de l'équipage du Luart, prit part à la chasse de la Saint-Hubert.

M. et Mme STEPHANE BRIANT et le Cl d'HARCOURT
La chasse fut passionnante. Sitôt entrés en forêt, les chiens débuchèrent un magnifique cerf dix cors.



ON RAMÈNE LE CERF APRÈS LA PRISE
Le cerf, pour échapper aux chiens, se jeta à l'eau dans un des grands lacs de la forêt, mais n'évita pas le sort qui l'attendait.

LE MARQUIS DU LUART SONNE LA CURÉE
Le cerf, tiré hors de l'eau, est livré aux chiens, qui se partagent les morceaux à eux destinés, tandis que le marquis du Luart, entouré de ses invités, sonne la curée.

ROWING

Le coup d'aviron

Essai technique sur le coup d'aviron.

(Suite)

[Dans le précédent numéro de la *Vie au Grand Air* (n° 739), Alexandre Lein examinait les raisons pour lesquelles le rowing n'occupe pas, en France, la place qu'il devrait occuper parmi les sports, à une époque où les tendances sportives des jeunes gens se précisent de plus en plus.

Comme corollaire à cette situation, il signalait l'extraordinaire pénurie de rameurs dans laquelle « l'aviron » se débat, chez nous, à l'heure actuelle. C'est cette question qu'il finit de traiter aujourd'hui. Elle l'amènera, immédiatement après, à l'étude même du coup d'aviron.]

C'est cette mentalité qui, à défaut d'argent, nous manque en France. « La fonction crée l'organe », a dit quelque part Fourrier, lequel posait par ailleurs ce principe que « les attractions sont proportionnelles aux destinées. »

Pour créer « l'organe », qui serait une réplique française à Henley, il faudrait que la « fonction » existât, c'est-à-dire que le Français ait le goût du rowing. Mais la réalisation d'une telle chose est lointaine et, chimérique, peut-être, parce que nos tendances, guidées par une destinée à laquelle nous obéissons, ne nous attirent que lentement vers un but difficile à atteindre, il faut le reconnaître. Alors, cette question vient fatalement à l'esprit : le tempérament français est-il athlétiquement réfractaire au rowing ? En d'autres termes, le Français est-il oui ou non de taille à devenir un rameur de grande classe ? Mais c'est faire injure aux qualités physiques de notre race, que de poser une semblable question ! Des jeunes gens ayant l'étoffe de grands rameurs, nous en avons... comme ils n'en ont peut-être pas en Angleterre, mais nous ne les connaissons pas ; le rowing ne les séduit pas ; ils ignorent nos sociétés nautiques. Comment voulez-vous que nous opposions aux étrangers des hommes de grande classe, en présence de l'infime minorité des jeunes gens qui viennent à nous ? Une sélection subtile et adroite est-elle possible parmi des unités aussi peu nombreuses que celles dont nous disposons ? Pas de grain à semer, avec quoi voulez-vous faire la récolte ?

Après de louables efforts, une société nautique a réussi à former une équipe susceptible de jouer un rôle intéressant. Elle le joue. C'est parfait, mais elle n'est pas éternelle. Lorsqu'elle aura fait son temps, qui conservera les traditions victorieuses de la société, si un autre team ne vient pas derrière, maintenir ces traditions ? Le rowing anglais puise la majeure partie de sa force, de sa vitalité, dans la quantité, toujours grandissante, des jeunes recrues qui, chaque année, s'affilient aux Sociétés nautiques. Dans une telle quantité de rameurs, où surgissent sans cesse des unités nouvelles et enthousiastes, c'est l'enfance de l'art que de faire une sélection heureuse.

Il n'y a qu'à puiser à pleines mains dans des ressources perpétuellement renouvelées, parce que le genre de vie des Anglais les incite tout naturellement à faire du rowing, dès qu'ils ont la force de manier un aviron. Un état d'esprit intervient, en outre, qui contribue énormément à développer la valeur des rameurs : l'esprit de club et les rivalités sportives qui s'ensuivent. Chez nous, il y a trop peu d'équipes en compétition ; et si les rivalités auxquelles nous faisons allusion existent entre elles, elles sont empreintes d'une vivacité, d'une ardeur très atténuées.

Enfin, c'est un fait aujourd'hui connu, le genre de travail, la méthode d'entraînement auxquels se soumettent les rameurs anglais, comme rigoureuse régularité, est la raison la plus flagrante peut-être de leur supériorité. Eh ! bien, il faut se dire que les Français — et les Italiens aussi — peuvent, s'ils le veulent, faire d'admirables rameurs. La nature leur a donné tous les moyens physiques qu'il faut pour cela. Le tout est qu'ils veuillent travailler. Ils ont la légèreté, la force, la souplesse, l'endurance, qu'un entraînement judicieux développe, comme il convient. Et ce n'est pas témoigner d'une flatterie inutile ici, de dire que l'intelligence de la jeunesse française est vive et affinée, et qu'elle se plie chez presque tous les individus à une compréhension complète et rapide des mouvements mécaniques qu'elle doit produire, et de la façon dont ils doivent être accomplis pour en retirer l'utilisation maximum. Et, dès lors, il est facile : 1° de lui faire comprendre qu'il n'y a qu'une façon de ramer, *qu'il n'y a qu'un style, un seul style*, c'est celui qui vous donne le meilleur rendement de votre effort mécanique.

2° Qu'il faut savoir adapter ce style-là à son propre tempérament.

Non, il n'y a pas plusieurs styles. Il n'y en a qu'un : c'est celui qui, lorsque vous mettrez à son service les moyens physiques que la nature vous a donnés, vous permet de réaliser une vitesse que vous ne sauriez atteindre, si vous ramiez différemment.

C'est le mécanisme de ce style que nous examinerons prochainement ensemble, si vous le voulez bien.

Les derniers Championnats d'Europe, à Genève, ont singulièrement mis en lumière l'infériorité du rowing français. Car, enfin, il est inutile de vouloir se payer de mots ; les résultats sont nets, précis...., désastreux.

Il est difficile d'éprouver défaite plus complète, plus radicale, que celle que nous avons essuyée dans toutes les séries. Le « huit » du R. C. de Paris, sur qui l'on comptait encore, pour sauver l'honneur du pavillon, n'a pas pu suffire à cette tâche. Bref, comme on dit, en argot sportif, « nous n'avons été nulle part ». Il ne s'agit pas de rechercher ici le motif de la défaillance des rameurs français. Ils ont été battus, parce qu'ils se sont heurtés à des hommes meilleurs qu'eux, plus « vites », mieux entraînés, et préparés à courir et à vaincre, par un travail intelligemment conduit. Du moins, il y a lieu de supposer qu'il en est ainsi.

Ces victoires étaient-elles acquises dans ce style idéal qui permet de réaliser la plus grande vitesse ?

ALEXANDRE LEIN

Ça, c'est autre chose ; l'heure est passée de critiquer des épreuves disputées depuis déjà quelque temps, et dont chaque jour éloigne de nous le souvenir.

Le Français n'obéirait pas à son tempérament, s'il ne se cabrait devant un insuccès aussi radical. S'il l'acceptait sans amertume, avec une résignation doucement fataliste, il faudrait que sa nature ait bien changé. Cette transformation de caractère ne s'est certainement pas produite, et il est, dès lors, permis de se demander si, après avoir témoigné d'aptitudes exceptionnellement brillantes à tous les sports auxquels elle s'est adonnée, la jeunesse française entend résolument rester inférieure dans un seul, le rowing.

Cette infériorité, si flagrante à Genève, a quelque chose qui cadre vraiment trop mal avec notre tempérament.

On ne conçoit pas qu'un Français soit déterminément médiocre, quand il se mêle de faire quelque chose.

Le prestige de sa race, son passé, ses brillantes facultés d'initiative, la facilité avec laquelle il s'assimile des choses qui, hier encore, lui étaient étrangères, contrastent singulièrement avec l'apathie dont il fait preuve, dès qu'il s'agit de rowing et de tout ce qui se rattache à la vie sur l'eau.

Encore que toutes les vérités ne soient pas bonnes à dire, il en est une qu'il est bien difficile de taire, puisqu'aussi bien, elle joue un rôle primordial dans cet essai sur le coup d'aviron. La voici, débarrassée de tout voile : « Le Français rame mal » ; et j'ose aller plus loin : la plupart du temps, il rame « très mal ».

Or, je pose en principe qu'il a tout ce qu'il faut pour admirablement bien ramer. Le tout est qu'il veuille s'en donner la peine, *sincèrement la peine.*

Aussi bien, si ce n'est mieux — oui, mieux — que ceux qui le battent, en bateau, à l'heure actuelle, il est organisé pour faire un rameur de grande envergure.

Oui, « organisé » au sens complet du mot, physiquement et intellectuellement. Le jeune Français, en général, a ceci de merveilleux que sa souplesse et sa vivacité naturelles s'étendent également à ses moyens physiques et à ses dons d'intelligence. Il y a partie naturellement liée entre la mécanique et le cerveau qui la dirige. En d'autres termes, le Français comprend tout de suite et réalise très rapidement la forme sous laquelle doit s'exprimer l'effort physique qu'il veut produire, pour en retirer la quintescence de l'utilisation.

Mais, quand il s'attaque à une chose qu'il ignore, faut-il encore qu'on lui en montre les premiers éléments. Seul, il ne peut pas deviner ce qu'il faut faire ; il peut en avoir une intuition très nette, très perspicace, mais qui n'en demeure pas moins notoirement insuffisante.

Insuffisante et même dangereuse. Oui, dangereuse et voici pourquoi : parce qu'à côté de ce qu'il peut intuitivement faire bien. — Ses muscles et son intelligence également bien inspirés l'y conduisent, — parce qu'à côté de cela, cette indépendance de la première heure, cette marche de l'avant sans guide et sans conseils, engendrent des défauts, des vices de style, des tares dans les rouages de la mécanique et celle-ci fonctionne désormais, avec un entrain admirable, c'est entendu, mais elle reste condamnée à ne fournir qu'une partie de ce qu'elle peut donner, parce qu'abimée, faussée, elle travaille désormais dans des conditions défectueuses.

Au chapitre du débit : grande dépense de force et d'énergie ; résultat : perte sèche de travail utile ; conclusion pratique : beaucoup d'efforts, beaucoup de gestes surtout et vitesse médiocre.

C'est de cette générosité de tempérament que le Français est victime dans le rowing, lorsqu'il y vient de bonne heure. La jeunesse est partout la même, prétend-on. Quelle erreur ! La nôtre est admirable d'impatience, d'enthousiasme, d'irréflexion. Tout de suite, « lorsqu'elle est en bateau », elle croit avoir trouvé la solution du problème qui se dresse devant elle, en dépensant son énergie sans compter. Voyez les scullers, dès qu'ils ont l'aviron en main ! C'est un travail terrible... et au fond charmant que de lutter contre eux pour leur faire faire ce qu'ils doivent faire, ce qu'il est utile qu'ils fassent. On arrive bien à calmer de temps en temps leurs tempéraments qui souffrent de se sentir ainsi bridés. Alors, pendant ces courtes éclaircies, alors que fait trêve la tempête des énergies déchaînées, l'instructeur qui forme une équipe réussit à lui faire faire du bon travail. Mais, et c'est là ce qui est terrible, ces instants d'accalmie, ces minutes de trêve ne durent pas longtemps ; la bourrasque souffle à nouveau sur l'embarcation d'étude, et force est au capitaine d'entraînement de plier la tête sous l'orage. On n'écoute plus ses conseils, ou on les écoute mal, ce qui ne vaut guère mieux.

Le grand défaut de la jeunesse française, ce qui la met en état d'infériorité aux regards des jeunes Anglais, c'est qu'elle ne peut pas se plier à une discipline sévère. Certes, sévère, il faut qu'elle le soit si l'on veut arriver à un résultat intéressant.

En France, on est frondeur, on se débarrasse d'un coup d'épaule de la férule qui vous gêne. Dès lors, on conçoit facilement à quel rôle ingrat se dévoue un capitaine d'entraînement qui prend à cœur de préparer de tout jeunes élèves à faire plus tard des rameurs intéressants.

S'il n'a pas la main légère, il se rend odieux à ses élèves qui, en somme, font du bateau pour leur plaisir et non pas pour être embêtés. (C'est pourtant là, souvent, le fond de leur pensée). Si, au contraire, il ne tient pas la main à ce que les jeunes gens qui sont sous sa direction travaillent, il ne remplit plus son rôle d'instructeur. Dilemme singulièrement troublant.

Avec l'âge, l'ardeur déréglée des primes débuts se calme un peu. Mais, si le néophyte de jadis s'est assagi, il n'en a pas moins contracté des défauts qui nuisent à la qualité de son jeu d'aviron, et si graves peut-être seront ses défauts que sa carrière de sculler en sera compromise. Il défendra sa chance en course, mais il ne sera pas le rameur brillant que ses exceptionnels moyens physiques (nous supposons qu'il en est doué) lui eussent permis d'être.

Alors, de deux choses l'une : ou il passe outre et se contente de jouer un rôle médiocre (non, ce n'est pas intéressant, négligeons-le), ou il a de l'ambition, comprend, un peu tard, l'erreur d'avoir mal ramé tout au début de son instruction et, résolument placé en face de la vérité, il se tient le raisonnement suivant :

« Mon cas est clair ; ma manière est défectueuse, il faut que je la corrige, afin de me rapprocher le plus possible du style unique et parfait, en dehors duquel il n'est pas permis d'espérer réaliser le maximum de vitesse. »

A l'âge où le rowing de course vous attire, où l'on veut s'y préparer — seize ans, dix-sept ans — on a le cerveau libre et le cœur probablement aussi. On peut se donner tout entier à sa passion sportive.

L'enthousiasme protège cette sensibilité affinée, qui vient plus tard et ne laisse plus la complète indépendance de l'esprit. C'est à ce moment qu'on est dans les meilleures dispositions mentales pour apprendre à bien ramer.

(A suivre.) ALEXANDRE LEIN.

L'ÉCOLE DU SCULLER (1)

LA BONNE POSITION DES MAINS

Toutes les positions indiquées dans cette page sont exclusives à la nage de couple. Elles ont été posées par l'excellent rameur De La Plane. Ce cliché représente la bonne position des mains sur les manches d'aviron.

LA MAUVAISE POSITION DES MAINS

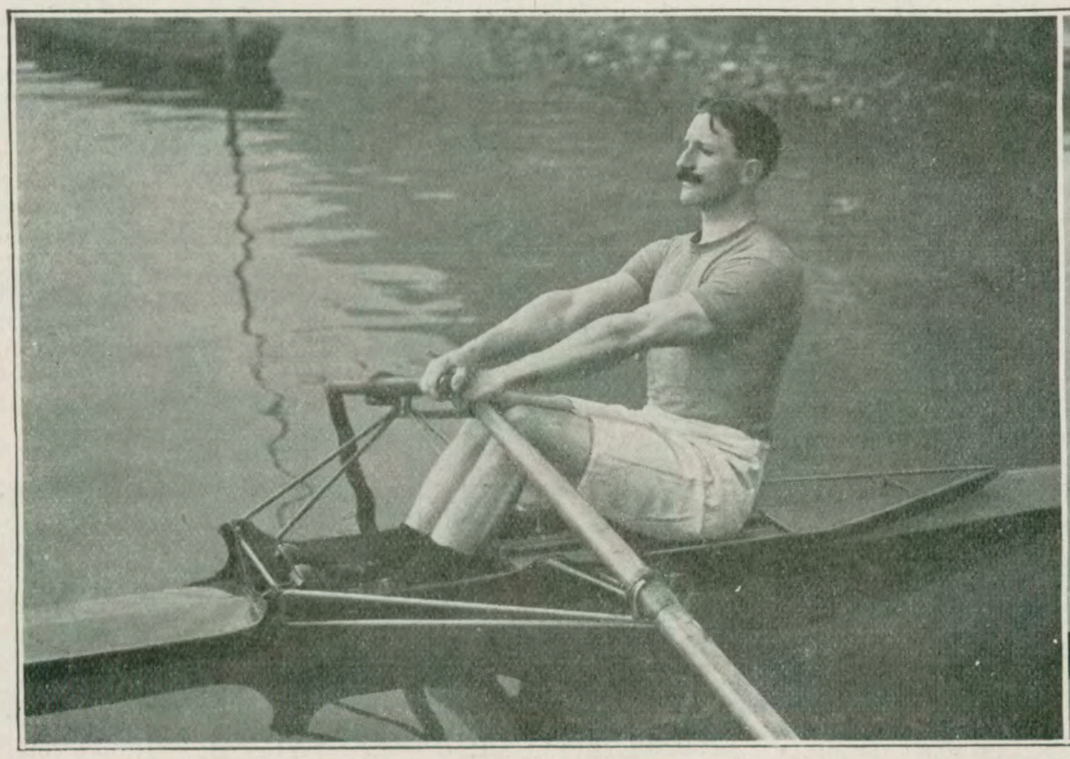
Il est facile de se rendre compte de la différence qui existe entre les positions incorrectes et nuisibles à la qualité du coup d'aviron, indiquées sur cette photographie et celles qu'exige le beau style présentées par le cliché précédent.

L' « ENGAGER » : POSITION CORRECTE

La passée dans l'eau comporte trois phases essentielles : l' « engager », le « tirer » et le « dégager ». Cette photographie représente De La Plane dans la position correcte de l' « engager ».

L' « ENGAGER » : POSITION INCORRECTE

Tout ce que le style du rameur a de défectueux apparaît ici par la position voûtée du buste, le renvoi des épaules en avant : position qui enlève au coup d'aviron la moelleuse et la vigoureuse souplesse indispensables.



LA « PASSEE » DANS L'EAU CORRECTE

Pour obtenir le maximum d'utilisation du coup d'aviron, il est indispensable que les corps, jambes, buste et bras, travaillent d'une façon homogène, dans un style qui place le sculler dans la position qu'il occupe ici.

LA « PASSÉE » DANS L'EAU INCORRECTE

Les défauts de style qui nuisent à la vitesse d'un bateau en course sont toujours dûs à un coup d'aviron défectueux, qui entraîne une position incorrecte du corps, telle que celle que le rameur occupe sur ce cliché.

(1) Voir l'article d'Alexandre Lein, page 909.

Le Gérant : CHARLES GUYOT.

Imp. de la *Vie au Grand Air*. — Imp. de Vaugirard, H.-L. Motti, 12-13, imp. Ronsin, Paris.